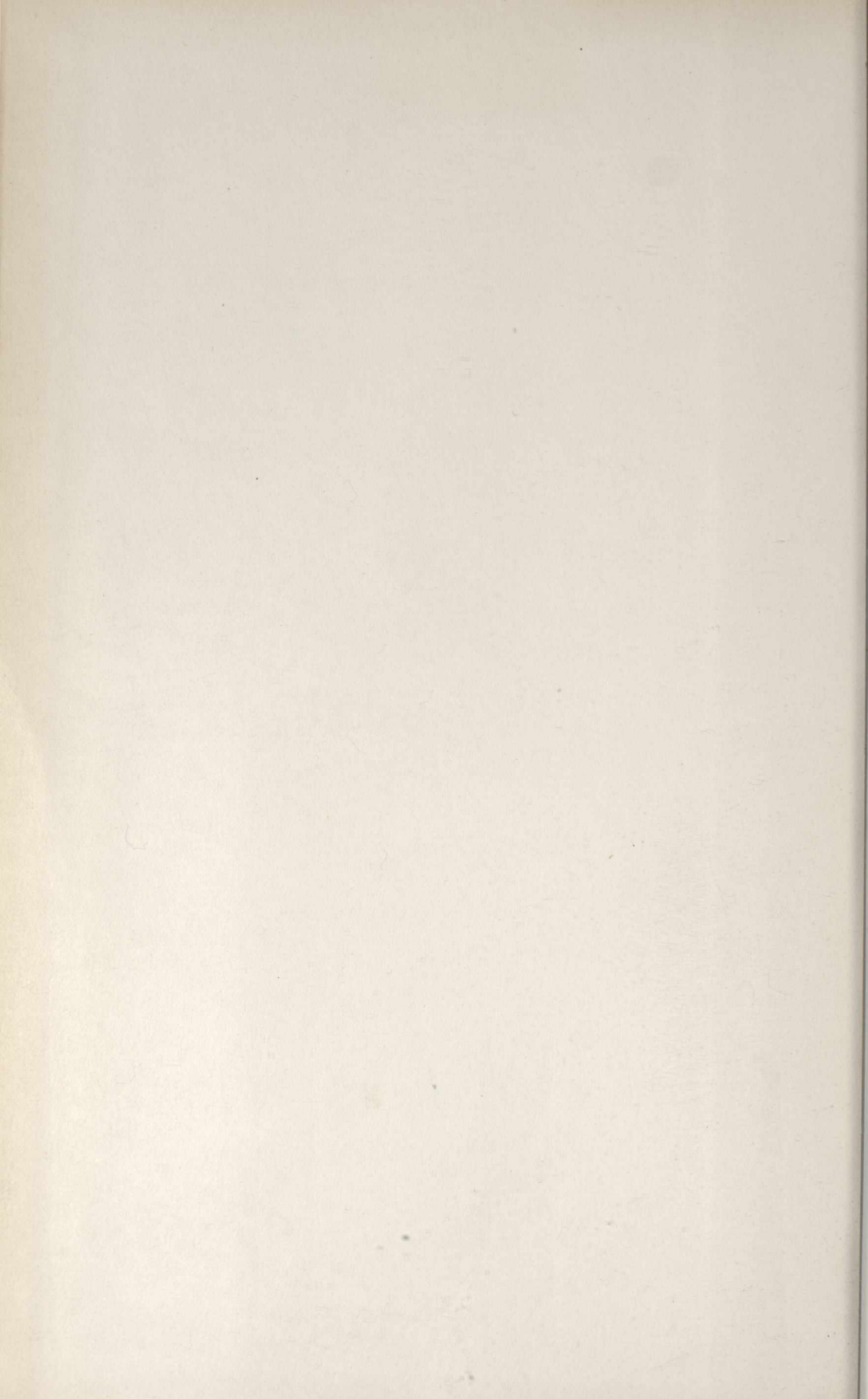


J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. SESS. DES CHEMINS DE
H72 FER ET DE LA MARINE MAR-
1949 CHANDE ...
C44 Procès-verbaux et tém.

A4

NAME - NOM



SESSION DE 1949
CHAMBRE DES COMMUNES

90149
177

COMITÉ SESSIONNEL
DES
CHEMINS DE FER ET DE
LA MARINE MARCHANDE

Que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 1

SÉANCES DU VENDREDI 25 MARS ET DU LUNDI
28 MARS 1949

RAPPORT ANNUEL DES CHEMINS DE FER
NATIONAUX DU CANADA (1948)

TÉMOINS:

- M. R. C. Vaughan, C.M.G., président du Conseil d'administration, chemins de fer Nationaux du Canada;
- M. N. B. Walton, C.B.E., vice-président exécutif, chemins de fer Nationaux du Canada;
- M. T. H. Cooper, vice-président, chemins de fer Nationaux du Canada.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1949

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

LUNDI 21 mars 1949.

Résolu.—Qu'un Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle soit institué, pour la présente session, afin de faire l'examen des comptes, des prévisions budgétaires et des projets de loi qui ont trait aux chemins de fer Nationaux du Canada, aux *Canadian National (West Indies) Steamships* et aux Lignes aériennes Trans-Canada, sous réserve, cependant des droits du comité des Subsidés à l'égard du vote des deniers publics; que ce comité soit autorisé à assigner des personnes, à faire produire documents et dossiers et à faire rapport de temps à autre et que, nonobstant les dispositions de l'article 65 du Règlement au sujet de la restriction sur le nombre de membres, ledit comité se compose de Messieurs Bourget, Chevrier, Clark, Emmerson, Fulton, Gibson (*Comox-Alberni*), Hatfield, Hazen, Hlynka, Jackman, LaCroix, Lafontaine, Lockhart, Maybank McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Mutch, Nicholson, Picard, Pouliot, Reid et Warren.

MARDI 22 mars 1949

Ordonné.—Que le rapport sur les opérations des Lignes aériennes Trans-Canada pendant l'année civile terminée le 31 décembre 1948 et le rapport des vérificateurs au Parlement à l'égard des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1948, déposés aujourd'hui, soient renvoyés audit comité.

Ordonné.—Que le Budget des dépenses des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pendant l'année civile 1949 et le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1948, déposés aujourd'hui, soient déferés audit comité.

Ordonné.—Que les rapports annuels de 1948 sur les opérations des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* et le rapport des vérificateurs au Parlement à l'égard des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, déposés le 18 mars 1949, soient renvoyés audit Comité, en même temps que les postes suivants du budget des dépenses de 1949-1950:

Crédit n° 488—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes: chemins de fer Nationaux du Canada.

Crédit n° 489—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes: chemins de fer autres que le National-Canadien.

Crédit n° 556—Bac transbordeur et termini de l'Île du Prince-Édouard.

Déficit au cours de 1949;

et que la résolution adoptée par la Chambre le 14 mars 1949 renvoyant certains crédits au comité des subsides soit annulée dans la mesure où ladite résolution vise les crédits n°s 488, 489 et 556.

JEUDI 24 mars 1949.

Ordonné.—Que le nom de M. Beaudry soit substitué à celui de M. Lafontaine comme membre dudit Comité.

VENDREDI 25 mars 1949.

Ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à réduire son quorum de douze à huit membres, et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 65 (3) du Règlement.

Ordonné,—Que ledit Comité ait la permission de siéger pendant les séances de la Chambre.

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

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI 25 mars 1949.

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

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

1. Qu'il soit autorisé à réduire son quorum de douze à huit membres, et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 65 (3) du Règlement;
2. Qu'il soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre;
3. Qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour 500 copies en anglais et 200 copies en français de ses procès-verbaux et témoignages, et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 64 du Règlement.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
S. M. CLARK.

Ledit rapport est approuvé ce jour.

PROCÈS-VERBAUX

CHAMBRE DES COMMUNES, Salle 430,

VENDREDI 25 mars 1949.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit aujourd'hui à 10 h. 15 du matin.

Présents: MM. Beaudry, Chevrier, Clark, Emmerson, Fulton, Hatfield, Hlynka, Maybank, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Mutch, Nicholson, Reid, Warren.

Le secrétaire invite les membres du Comité à présenter des candidats à la présidence.

Sur la motion de M. Emmerson, M. S. M. Clark, député d'Essex-Sud, est élu président.

M. Clark, en prenant le fauteuil, remercie les députés de l'honneur qu'ils lui ont fait, puis donne lecture des ordres de renvoi.

Sur la proposition de M. McLure, M. McCulloch, député de Pictou, est élu vice-président.

Le Comité procède ensuite à son organisation.

Sur la proposition de M. McCulloch (*Pictou*), il est

Résolu,—Que la Chambre soit priée de réduire le quorum de 12 à 8.

Sur la proposition de M. Warren, il est

Résolu,—Que le Comité demande l'autorisation de siéger pendant les séances de la Chambre.

Sur la proposition de M. Maybank, il est

Résolu,—Que le Comité demande de la Chambre la permission de faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des procès-verbaux et témoignages.

Après discussion, il est convenu que le Comité tienne sa prochaine séance à 10 h. 30 du matin, le lundi 28 mars 1949, à laquelle assisteront les administrateurs des chemins de fer Nationaux du Canada.

Il est ordonné que le Comité présente incessamment son premier rapport à la Chambre.

A 10 h. 50 du matin, la séance est suspendue jusqu'à 10 h. 30 du matin le lundi 28 mars 1949.

CHAMBRE DES COMMUNES, Salle 430,

LUNDI 28 mars 1949.

Le Comité se réunit aujourd'hui à 10 h. 30 du matin, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Présents: MM. Chevrier, Clark, Emmerson, Gibson (*Comox-Alberni*), Hazen, Hlynka, Lockhart, Maybank, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Mutch, Nicholson, Pouliot, Reid, Warren.

Aussi présents: MM. R. C. Vaughan, C. M. G., président; N. B. Walton, C. B. E., vice-président exécutif; T. H. Cooper, vice-président des chemins de fer Nationaux du Canada; M. J.-C. Lessard, sous-ministre des Transports.

Le président souhaite la bienvenue aux administrateurs des chemins de fer Nationaux du Canada, puis invite M. Vaughan à donner lecture de son propre rapport des opérations de l'année civile 1948.

M. Vaughan donne lecture dudit rapport et est ensuite interrogé. Ses collègues, MM. Walton et Cooper, lui prêtent leur concours.

Sur la proposition de M. McCulloch (*Pictou*), ledit rapport est adopté:

A 1 h. 05 de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

CHAMBRE DES COMMUNES, Salle 430,

LUNDI 28 mars 1949.

La séance est reprise à 4 heures, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Présents: MM. Chevrier, Clark, Emmerson, Fulton, Gibson (*Comox-Alberni*), Hazen, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Mutch, Nicholson, Pouliot, Warren.

Aussi présents: Les mêmes administrateurs présents à la séance du matin.

Le Comité continue l'étude du rapport annuel de l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada pendant l'année civile 1948.

MM. Vaughan, Walton et Cooper sont interrogés longuement sur le bilan au 31 décembre 1948 pour l'ensemble du réseau et sur différents comptes qui s'y rattachent.

A 6 h. de l'après-midi, le Comité s'ajourne au mardi 29 mars, à 4 heures.

Le secrétaire du Comité,

ANTOINE CHASSÉ.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

le 28 mars 1949.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande se réunit aujourd'hui à 10 h. 30 du matin, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre, nous avons cette fois le quorum réglementaire. Tout le monde semble heureux d'être revenu, du moins selon les apparences, chacun faisant la tournée des administrateurs des chemins de fer de l'État et des autres personnes présentes pour leur serrer la main. Le Comité a l'habitude de débiter en demandant au président de lire son rapport, et de faire ensuite les commentaires qu'il juge opportuns. Puis nous pourrions peut-être commencer l'interrogatoire. Sous réserve de votre approbation, je demande donc à M. Vaughan de nous lire son rapport et de nous faire ensuite ses commentaires.

M. R. C. VAUGHAN, C. M. G., (*président des chemins de fer Nationaux du Canada*): Merci, monsieur le président. Je vais maintenant donner lecture du rapport annuel.

Montréal, le 10 mars 1949.

A l'honorable LIONEL CHEVRIER, C.R., Député,
Ministre des Transports,
Ottawa.

Monsieur le ministre,

Le Conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice 1948.

L'an dernier, le haut niveau des affaires s'est maintenu au pays et le réseau National a été de nouveau appelé à transporter un fort volume de trafic, à peine moindre que celui de 1947 qui fut le plus important en temps de paix. Il a été transporté 85,240,738 tonnes de marchandises, soit 980,541 tonnes ou 1.14 p. 100 de moins que l'année précédente. Le nombre de voyageurs transportés a été de 20,083,064, une diminution de 1,143,825 ou de 5.39 p. 100 ce qui est conforme à la tendance de l'après-guerre. Les hôtels de la compagnie ont hébergé un peu moins de clients. Les messageries et télégraphes ont fait plus d'affaires qu'en 1947.

En dépit de la diminution dans le trafic en général, les recettes brutes ont été les plus élevées dans l'histoire de la Compagnie par suite de l'augmentation des taux de transport au cours de l'année. D'autre part, l'augmentation des revenus a été plus que compensée par d'autres importantes augmentations du coût de la main-d'œuvre et des matériaux. La conséquence est un déficit net de \$33,532,741 que l'on compare au déficit de \$15,885,194 en 1947.

Les conditions dans lesquelles s'est effectuée l'exploitation ont été de nouveau anormales, exigeant plus d'énergie et d'ingéniosité de la part du personnel. Le programme d'entretien a souffert de la disette de matériaux, surtout ceux requis pour la voie et la réparation du matériel roulant. Vers le milieu d'avril, une série d'inondations dans la Prairie affecta chaque division du chemin de fer entre Winnipeg et la côte du Pacifique. L'inondation en Colombie-Britannique, qui commença environ un mois plus tard, bloqua complètement pour quelque temps les trains à destination de Vancouver et de Prince-Rupert. Le service direct à Vancouver a été interrompu du 29 mai au 29 juin. Non seulement le chemin de fer a-t-il perdu du trafic, mais le coût des réparations aux voies et aux structures endommagées a augmenté les frais d'exploitation.

Le 23 août dernier, les grands hangars à marchandises de la gare Bonaventure, à Montréal, ont été détruits par le feu. La perte est d'environ deux millions de dollars et elle a entraîné des frais supplémentaires, car il a fallu utiliser des aménagements temporaires. La construction du nouveau terminus de marchandises permanent, sur le même site, est déjà commencée. Les plans tiennent compte de ceux de la Ville pour l'élargissement et le redressement des rues aux environs.

Voici un sommaire de l'exploitation. L'état des revenus apparaît en regard.

	1948	1947
Recettes d'exploitation	\$491,269,950 00	\$438,197,980 00
Frais d'exploitation	464,739,970 00	397,122,607 00
Revenu net d'exploitation.....	\$ 26,529,980 00	\$ 41,075,373 00
Impôts, location de matériel et autres revenus.....	15,232,870 61	13,136,222 82
Applicable au paiement des intérêts.....	\$ 11,297,109 39	\$ 27,939,150 18
Intérêts sur les obligations entre les mains du public.....	23,202,817 69	23,821,909 61
Applicable au paiement des intérêts dus à l'État.....	\$ 11,905,708 30	\$ 4,117,240 57
Intérêts dus à l'État.....	21,627,032 82	20,002,434 85
<i>Déficit</i>	\$ 33,532,741 12	\$ 15,885,194 28

RÉSULTATS D'EXPLOITATION—1948

ÉTAT DES REVENUS

ENSEMBLE DU RÉSEAU

	1948	1947
RECETTES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER:		
Marchandises	\$393,544,359 00	\$342,582,002 68
Voyageurs	41,562,141 00	43,017,689 66
Postes	4,761,629 31	4,583,160 69
Messageries	23,410,761 19	21,251,783 81
Télégraphes commerciaux	7,885,346 57	7,701,419 90
Toutes les autres	20,105,712 93	19,061,923 26
TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION.....	\$491,269,950 00	\$438,197,980 00
FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER:		
Entretien de la voie et des constructions.....	\$ 86,012,266 45	\$ 75,250,984 34
Entretien et dépréciation du matériel.....	98,339,520 24	79,770,248 07
Circulation	8,724,581 87	7,708,115 19
Transport	245,351,741 35	210,440,476 20
Exploitations diverses	5,211,242 46	4,261,831 12
Frais généraux	21,100,617 63	19,690,952 08
TOTAL DES FRAIS D'EXPLOITATION.....	\$464,739,970 00	\$397,122,607 00
REVENU NET D'EXPLOITATION.....	\$ 26,529,980 00	\$ 41,075,373 00
Impôts	10,318,631 31	9,887,322 86
Location de matériel—Débit net.....	5,712,481 95	7,038,883 51
Location de propriétés exploitées en commun—Débit net..	323,237 04	438,543 41
REVENU NET D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER.....	\$ 10,175,629 70	\$ 23,710,623 22
AUTRES REVENUS:		
Loyers de lignes et de matériel.....	\$ 67,280 34	\$ 64,069 27
Loyers divers	976,052 87	944,114 61
Revenu de propriétés immobilières.....	601,501 13	662,834 32
Exploitation des hôtels.....	915,175 07	1,290,719 90
Dividendes	298,558 40	224,761 00
Intérêts	2,914,998 49	3,507,008 43
Divers	470,583 87	641,333 47
TOTAL DES AUTRES REVENUS.....	\$ 6,244,150 17	\$ 7,334,841 00

PRÉLEVÉ À MÊME LE REVENU:

Loyers de lignes et de matériel.....	\$ 720,599 32	\$ 748,013 72
Loyers divers	538,872 22	531,079 00
Impôts divers	126,386 98	125,458 94
Résultats des propriétés exploitées séparément—Perte...	973,613 68	600,251 68
Service de la dette non consolidée.....	282,713 40	295,863 51
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée.....	508,564 04	1,057,669 28
Diverses dépenses débitées au revenu.....	2,277,975 57	457,917 93
Profits et pertes—Crédit net.....	306,054 73	709,940 02

TOTAL DES PRÉLÈVEMENTS À MÊME LE REVENU...\$ 5,122,670 48 \$ 3,106,314 04

REVENU NET APPLICABLE AU SERVICE DES INTÉRÊTS.....	\$ 11,297,109 39	\$ 27,939,150 18
Intérêts sur la dette consolidée entre les mains du public....	23,202,817 69	23,821,909 61
Intérêts sur les prêts de l'État.....	21,627,032 82	20,002,434 85
<i>Déficit</i>	\$ 33,532,741 12	\$ 15,885,194 28

Les charges fixes du réseau que figurent à l'état ci-dessus sont:

Loyers de voies et de matériel loués.....	\$ 720,599 32	\$ 748,013 72
Intérêts sur la dette non consolidée.....	282,713 40	295,863 51
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée..	508,564 04	1,057,669 28
Intérêts sur la dette consolidée entre les mains du public	23,202,817 69	23,821,909 61
Intérêts sur les prêts de l'État.....	21,627,032 82	20,002,434 85
	\$ 46,341,727 27	\$ 45,925,890 97

RECETTES BRUTES—En 1948, elles se sont élevées à \$491,269,950, une augmentation de \$53,071,970 ou de 12·1 p. 100 sur 1947.

RECETTES DU SERVICE DES MARCHANDISES—Elles ont été de \$393,544,359, ce qui représente 80·1 p. 100 de la recette totale. L'augmentation sur 1947 a été de \$50,962,356 ou de 14·9 p. 100. L'augmentation des taux de marchandises (Canada et États-Unis) au cours de l'année a rapporté environ \$53,670,000 de recettes additionnelles et a été compensée, jusqu'à concurrence de \$2,707,644, par un moindre volume de marchandises. Le tonnage productif par denrée est rapporté aux pages 34 et 35.

La question des taux de marchandises a été d'un intérêt vital pour le chemin de fer en 1948 et continue de l'être. Au cours des premiers mois de l'année, le trafic-marchandises canadien a été transporté aux mêmes taux qu'en 1921 alors qu'aux États-Unis les chemins de fer ont bénéficié de taux de 39 p. 100 environ supérieurs à ceux en vigueur moins de deux ans auparavant. Des augmentations subséquentes ont porté à 51·7 p. 100 la moyenne des augmentations de taux aux États-Unis. Les augmentations autorisées par l'*Interstate Commerce Commission* en 1948 ont valu aux lignes du National-Canadien aux États-Unis \$9,367,000 de recettes additionnelles pour le transport des marchandises.

Tel que mentionné dans le rapport annuel de 1946, les chemins de fer canadiens, dans le but de rencontrer l'augmentation rapide de leur coût d'exploitation, ont demandé à la Commission des Transports d'autoriser une augmentation générale de 30 p. 100 des taux de marchandises tombant sous la juridiction de la Commission et une augmentation sur la gamme des taux pour le charbon et le coke. L'ordonnance de la Commission, émise le 30 mars 1948, autorisait une augmentation générale de 21 p. 100 à partir du 8 avril 1948, avec certaines exceptions. Une augmentation uniforme de vingt-cinq cents la tonne était accordée pour le charbon et le coke. Les taux sur le grain de l'Ouest et les sous-produits du grain ne tombant pas sous la juridiction de la Commission n'ont pas été augmentés. Le trafic international et certain trafic

d'exportation et d'importation ont été exclus car les taux avaient déjà été augmentés conformément aux décisions de l'*Interstate Commerce Commission* sur les taux aux États-Unis. Exception faite de ce genre de trafic, l'ordonnance de la Commission a eu pour effet d'augmenter les recettes du service des marchandises du réseau National, au Canada, de 18·2 p. 100 en moyenne. A partir du 15 septembre, certains taux de concurrence (c'est-à-dire déjà réduits par les chemins de fer au-dessous de la normale afin de rencontrer la concurrence des camions et des bateaux) ont été augmentés de 15 p. 100. Ces augmentations sur le trafic exclusivement canadien ont rapporté \$30,442,000 de recettes supplémentaires en 1948. Si on ajoute l'augmentation des taux sur le trafic international et certain trafic d'exportation et d'importation, l'augmentation des recettes du service des marchandises sur les lignes canadiennes, due à des rajustements de taux, s'est élevée à \$44,303,000 ou 21·6 p. 100.

L'ordonnance de la Commission autorisant l'augmentation de 21 p. 100, en avril 1948, n'a pas produit les résultats attendus. Les revenus additionnels n'ont pas suffi à compenser le coût sans cesse grandissant de l'exploitation. Une augmentation générale de salaires de 17 cents l'heure a été accordée aux employés au Canada à partir du 1er mars et les prix des matériaux et des fournitures ont continué de monter. Sur l'ensemble du réseau National l'augmentation de \$53,670,000 de recettes due aux augmentations de taux en 1948 a été submergée par une augmentation de frais d'exploitation s'élevant à \$67,617,363. Sur ce total, \$39,100,000 représentent l'augmentation du coût de la main-d'œuvre et \$20,906,000, celle des matériaux. Le reste comprend les frais entraînés par les inondations, une plus forte dépréciation et diverses autres dépenses.

Par l'entremise de l'Association des chemins de fer du Canada, les chemins de fer canadien ont demandé à la Commission des Transports, le 27 juillet 1948, de leur accorder une avance générale de 20 p. 100 sur les taux tombant sous sa juridiction. Une augmentation intérimaire de 15 p. 100 a été demandée. La cause est maintenant entendue. En même temps, la Commission, sur l'ordre du gouverneur en conseil, reprend l'étude de son ordonnance accordant l'augmentation de 21 p. 100.

Le sommaire suivant montre, en chiffres ronds, l'effet, sur les résultats de l'exploitation, de la hausse du coût de la main-d'œuvre et des matériaux en 1948, par comparaison avec 1939.

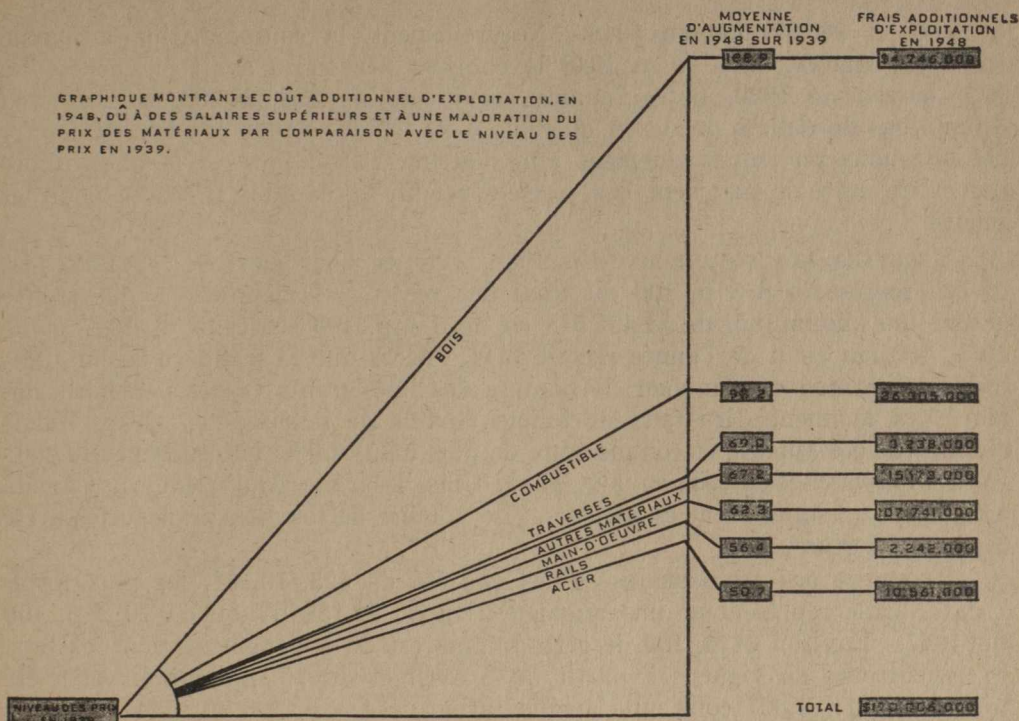
	Lignes au Canada	Lignes aux États-Unis	Réseau
Recettes additionnelles provenant de l'augmentation des taux de marchandises.....	\$ 56,980,000	\$ 17,550,000	\$ 74,530,000
Frais additionnels provenant			
de l'augmentation des salaires.....	\$ 93,555,000	\$ 14,186,000	\$ 107,741,000
de l'augmentation du prix des matériaux....	55,597,000	6,668,000	62,265,000
	<u>\$ 149,152,000</u>	<u>\$ 20,854,000</u>	<u>\$ 170,006,000</u>

Les coûts additionnels figurent sur le graphique à la page suivante.

L'augmentation du coût de la main-d'œuvre est illustrée plus en détail dans le tableau suivant:

1948	Nombre des heures de travail.....	261,736,695	
	Salaire horaire moyen	\$ 1.073	
	Main-d'œuvre imputée sur frais d'exploitation.....		\$280,749,000
1939	Nombre des heures de travail.....	170,187,536	
	Salaire horaire moyen	\$ 0.661	
	Heures de travail en 1948 au salaire horaire moyen de 1939.....		\$173,008,000
	Augmentation		\$107,741,000—62·28%

GRAPHIQUE MONTRANT LE CÔT ADDITIONNEL D'EXPLOITATION, EN 1948, DU À DES SALAIRES SUPÉRIEURS ET À UNE MAJORATION DU PRIX DES MATÉRIEAUX PAR COMPARAISON AVEC LE NIVEAU DES PRIX EN 1939.



Depuis 1939, la rémunération annuelle moyenne d'un employé a été portée de \$1,566 à \$2,750, une augmentation de 76 p. 100.

L'augmentation du coût des matériaux, illustrée par le graphique ci-dessus, est fondée sur des prix moyens. Il est intéressant de comparer le prix par unité payé à la fin des années 1939, 1947 et 1948 respectivement pour quelques-uns des plus importants matériaux utilisés par le chemin de fer.

	Prix décembre 1939	Prix décembre 1947	Prix décembre 1948	Pourcent d'augmentation	
				1947 sur 1939	1948 sur 1939
Traverses en bois tendre...chacune	\$ 0 59	\$ 1 35	\$ 1 51	128.8	155.9
Traverses en bois dur....chacune	0 72	1 45	1 67	101.4	131.9
Rails .....tonne brute	47 52	71 37	77 41	50.2	62.9
Charbon pour locomotives..tonne	4 09	7 50	8 56	83.4	109.3
Essieux pour wagons à marchandises 100 liv.	4 21	5 67	6 32	34.7	50.1
Attelages, wagons.....chacun	70 47	110 81	120 96	57.2	71.6
Pièces d'acier..... 100 liv.	11 07	18 79	19 87	69.7	79.5
Tôles d'acier pour chambres de combustion..... 100 liv.	3 10	4 54	5 18	46.5	67.1
Bandages de roues de locomotives 100 liv.	5 83	8 86	9 50	52.0	63.0
Planchers de wagons..... mpmp	29 00	68 50	55 00	136.2	89.7
Revêtements de wagons..... mpmp	33 00	117 00	137 00	254.5	315.2
Bois de charpente pour ponts mpmp	18 00	62 00	75 00	244.4	316.7
Boulons 100 liv.	5 24	7 29	7 83	39.1	49.4
Croisements chacun	158 44	264 60	309 53	67.0	95.4
Ancres de rails..... chacun	0 23	0 28	0 31	21.7	34.8
Crampons 100 liv.	3 35	4 70	5 08	40.3	51.6
Aiguilles chacune	197 21	277 83	324 00	40.9	64.3

Le coût moyen de tous les matériaux imputés sur les frais d'exploitation en 1948 a été de 16.84 p. 100 plus élevé qu'en 1947 et de 75.19 p. 100 plus haut qu'en 1939. Le seul coût du charbon a été de \$18,255,000 en 1939, \$56,112,000

en 1947 et \$60,871,000 en 1948. Naturellement, la consommation a fluctué entre ces années, mais si en 1948 le charbon nécessaire avait été acheté au prix moyen de 1939, notre facture aurait été de \$29,368,000, soit environ 31 millions de dollars de moins qu'elle l'a été. Nous avons cru bon de traiter ces questions un peu longuement afin d'attirer l'attention sur le déséquilibre qui existe entre le paiement des services rendus et ce qu'il en coûte pour les rendre.

RECETTES DES VOYAGEURS—En 1948, elles se sont élevées à \$41,562,141, ce qui représente 8·5 p. 100 du total des recettes d'exploitation. Ce chiffre accuse une diminution de \$1,455,548 ou de 3·4 p. 100 sur celui de 1947 et de 40 p. 100 sur celui de l'année record 1944. Alors que le trafic voyageur ordinaire a continué de diminuer, le nombre des immigrants et des personnes déplacées a augmenté, les taux de billets de fins de semaines et autres billets réduits ont été ajustés, et comme suite de plus hauts tarifs autorisés par l'*Interstate Commerce Commission* aux États-Unis, le trafic équivalent au Canada a rapporté un supplément de recettes. Le nombre de touristes transportés a été encore important.

RECETTES DES MESSAGERIES—Elles ont été de \$23,410,761, les plus fortes à date. Elle représentent une augmentation de \$2,158,977 ou de 10·2 p. 100 sur 1947. Environ 44 p. 100 de cette somme est dû à l'augmentation des taux de concurrence en vigueur à partir du 8 avril et du 15 septembre. Il a été transporté 21,461,807 colis, une augmentation de 4·4 p. 100 sur 1947.

RECETTES DES TÉLÉGRAPHES—Elle ont été de \$7,885,347, une augmentation de \$183,927 ou de 2·39 p. 100 sur 1947. La diminution du nombre des dépêches envoyées aux États-Unis, à cause surtout des restrictions sur le commerce, a été compensée par des augmentations dans d'autres services.

FRAIS D'EXPLOITATION—En 1948, ils se sont élevés à \$464,739,970, une augmentation de \$67,617,363 sur ceux de 1947 due surtout à l'augmentation des salaires, aux vacances payées et au coût plus élevé des matériaux.

Après de longs débats devant les commissions d'arbitrages au sujet d'une augmentation de salaires de 35 cents l'heure demandée par les syndicats d'employés au Canada, juridiction dans le différend a été assumée par le ministère du Travail et un règlement a été conclu sur la base de 17 cents l'heure à partir du 1er mars 1947. Les employés non syndiqués ont aussi profité de cette augmentation qui a majoré les frais d'exploitation de 33 millions pour la période de dix mois. Un plus grand nombre de vacances payées pour certaines classes d'employés a majoré les frais de \$2,400,000 et les ajustements de salaires sur les lignes américaines du réseau ont coûté \$3,700,000. Le total de l'augmentation des salaires durant l'année est donc de \$39,100,000. Sur la base d'une année entière, le coût des changements apportés aux salaires et aux conditions de travail des employés en 1948 représente une somme de \$47,257,000.

Le nombre moyen des employés durant l'année a été de 111,072 et le total de leur rémunération s'est élevé à \$305,397,747. Les pensions payées au cours de l'année représentent \$10,386,893.

L'augmentation du coût des matériaux au cours de l'année représente une somme de \$20,906,000 portée aux frais d'exploitation. La dépréciation du matériel roulant s'est élevée à \$17,834,783, une augmentation de \$913,854 due uniquement à l'acquisition de nouveau matériel. Une somme de huit millions a été prélevée sur le fonds pour entretien ultérieur et créditée aux frais d'exploitation. Le solde de ce fonds à la fin de l'année était de 17 millions. Les dommages causés par l'inondation dans l'ouest du pays ont entraîné \$2,419,000 de

frais additionnels. Nombre de travaux de réparation dus à l'inondation sont encore à faire de sorte que d'autres frais seront encourus.

FONCTIONNEMENT DE L'EXPLOITATION—Comme l'indiquent les statistiques de la page 27 le chemin de fer a été appelé de nouveau à transporter un fort volume de trafic. Les trains de marchandises ont parcouru environ 45 millions de milles et le nombre de tonnes-mille transportées dépasse 35,856 millions.

RECETTES NETTES D'EXPLOITATION (les recettes moins les frais)—Elles ont été de \$26,529,000. En 1947, avec 53 millions de dollars moins de recettes brutes, les recettes nettes ont été de 14 millions de dollars plus élevées. Le tableau suivant montre comment, pendant ces deux années, les recettes nettes ont été partagées entre les lignes du réseau au Canada et aux États-Unis.

1948.....	\$14,523,939	\$12,006,041	\$26,259,980
1947.....	30,403,329	10,672,044	41,075,373
Augmentation ou diminution	\$15,879,390	\$ 1,333,997	\$14,545,393

IMPÔTS—Ils ont augmenté de \$431,308 et leur total s'élève à \$10,318,631.

LOYERS DE MATÉRIEL (surtout loyers de wagons à marchandises). Ils ont diminué de \$1,326,402 dû au fait que nous possédons plus de wagons à marchandises et que le retour des wagons appartenant à d'autres lignes a été accéléré.

PROFIT DE L'EXPLOITATION DES HÔTELS—Il a diminué de \$375,545. L'augmentation des recettes d'exploitation, qui s'élève à \$567,911, est due principalement au prix plus élevé des chambres et des repas. Toutefois, elle n'a pas été suffisante pour compenser une augmentation de \$943,456 de frais d'exploitation.

Intérêts sur les obligations entre les mains du public—Ils ont diminué de \$619,092 et les intérêts dus à l'État ont augmenté de \$1,624,598, laissant une augmentation nette de \$1,005,506.

Le déficit net pour l'année a été de \$33,532,741.

IMMOBILISATIONS

Elles se sont élevées en 1948 à \$64,989,132. On trouvera le détail à la page 20.

Le nouveau matériel roulant a coûté \$49,184,949. Parmi les achats les plus importants on compte 34 locomotives Diesel électriques, 6,606 wagons à marchandises, 28 voitures à voyageurs de première, 10 fourgons à bagages, 10 fourgons poste-messageries, 50 wagons messageries-réfrigérateurs, 28 wagons de service, un remorqueur et une barge. Compris dans le total se trouvent aussi 56 wagons-lits en service sur certaines lignes du réseau au Canada et aux États-Unis qui ont été achetés de la Compagnie Pullman à prix réduit.

Le nouveau matériel commandé et dont on attend la livraison en 1949 coûtera environ \$38,195,000. Il comprend 20 locomotives Diesel électriques, 3,499 wagons à marchandises, 25 voitures à voyageurs de première, 20 wagons-lits, 50 wagons messageries-réfrigérateurs et 50 fourgons à bagages qui représentent le reliquat de la commande de 1948, et 18 locomotives Diesel électriques ainsi que 68 wagons-réfrigérateurs, reliquat de la commande de 1947.

Les additions et améliorations au matériel roulant comprennent le remodelage de huit wagons-compartiments-observatoires et de neuf wagons-lits ordinaires. Ces wagons ont été modernisés et aménagés au goût du jour. On refait actuellement douze autres wagons-lits ordinaires et au programme de 1949 figure le remodelage de onze autres wagons-compartiments-observatoires. Tout ce travail est fait dans les ateliers de la Compagnie.

L'édifice de l'Aviation Internationale, à côté de la Gare Centrale, à Montréal, est presque terminé et devrait pouvoir être occupé en juillet 1949.

L'embranchement qui va de Barraute (P.Q.), vers Kiask-Falls, au nord, a été construit jusqu'au mille 39.2 et ouvert à l'exploitation le 28 février 1949. Pour 1949, il est projeté de compléter la construction des stations et d'une remise à locomotives et d'ajouter du ballast à la ligne.

FINANCE

Au cours de l'année, la dette capitale du chemin de fer a été augmentée de \$72,397,373. On trouvera le détail à la page 22. L'augmentation provient d'une finance nécessitée par l'achat de nouveau matériel, du budget capital de 1947 et d'un capital d'exploitation additionnel.

GÉNÉRALITÉS

L'année 1948 a été marquée par l'inauguration d'un service de marchandises entre Montréal et Toronto avec locomotives Diesel électriques à multiples unités. On espère obtenir d'autres locomotives du genre en 1949. Leur usage sur certains secteurs du réseau est économique et offre des avantages marqués. L'usage des locomotives de manœuvre Diesel électriques, déjà bien établi, a été accru.

Le nouveau navire *Prince George* a été mis en service entre Vancouver, Prince-Rupert et l'Alaska le 10 juin. Il donne entière satisfaction et est très populaire auprès des passagers. Il aidera grandement à promouvoir le tourisme sur la côte du Pacifique.

Le département des recherches et du développement continue de jouer un rôle important dans le domaine de l'expansion industrielle. Plusieurs firmes anglaises désireuses de s'établir au Canada maintenant que les restrictions sur l'exportation des capitaux sont un peu moins sévères se sont renseignées auprès de ce département.

Le service de la colonisation et de l'agriculture a participé au programme d'immigration de 1948. Quelque 125,000 immigrants sont venus au Canada l'an dernier.

Au cours de l'année il a été vendu pour plus d'un million de dollars de terrains, dont 28,000 acres de terre dans la Prairie et plusieurs propriétés sans emploi.

Le 29 décembre 1948, une commission royale a été nommée pour enquêter et faire rapport sur le transport en général au pays. Les hauts fonctionnaires de la Compagnie sont prêts à aider de leur mieux la commission chargée de cet important travail.

Nous regrettons d'avoir à rapporter la mort, survenue le 8 février 1949, de M. J. F. Pringle, vice-président de la région centrale, haut fonctionnaire compétent et très apprécié, qui s'est distingué dans la carrière ferroviaire.

Le Conseil d'administration désire exprimer aux hauts fonctionnaires et employés du réseau son appréciation des bons services qu'ils ont rendus au cours d'une année qui leur a apporté des tâches hors de l'ordinaire.

Messieurs, nous ne sommes pas très fiers des résultats financiers exposés dans le rapport. Cependant, si regrettables et déplorables qu'ils soient, nous n'avons pas à nous en excuser. Les taux de transport sont moins élevés au Canada que partout ailleurs dans le monde, malgré les grandes difficultés d'exploitation. Si les chemins de fer du Canada ne sont pas autorisés à relever leurs taux à un niveau qui permette l'élimination des déficits, il y aura des

pertes que la population du Canada devra solder d'une autre façon, c'est-à-dire, par les impôts. Il n'y a pas d'autre solution.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, par les années passées, nous avons fait l'étude du rapport page par page.

M. VAUGHAN: Je crois qu'il conviendrait maintenant de confier la lecture du rapport financier à M. Cooper.

Le PRÉSIDENT: Oui. Avez-vous des questions à poser à M. Vaughan?

M. REID: Oui. J'en ai une ou deux en particulier que je voudrais poser au président. Monsieur Vaughan, vous devez vous rappeler que je vous ai demandé l'an dernier si votre compagnie avait remarqué les nouveaux rapides aérodynamiques mis en service aux États-Unis. Je suis particulièrement intéressé aux nouvelles locomotives et aux nouveaux trains du réseau du *Great Northern*, entre Vancouver et Seattle, et aux trains des lignes des États-Unis qui arrivent à Toronto et en repartent. Aujourd'hui, je vous demande si vous êtes enquis ou si quelque autre administrateur s'est enquis de l'augmentation de trafic qui a pu en résulter sur les réseaux américains?

M. VAUGHAN: Nous avons obtenu le plus de renseignements possible à ce sujet, monsieur Reid, et nous savons que ce train a transporté beaucoup plus de voyageurs. Il est difficile de déduire des rapports que nous recevons qu'il y a eu diminution du trafic sur les autres trains du *Great Northern*. C'est probablement le cas pour certains. Aux États-Unis, en général avec les rapides aérodynamiques, les chemins de fer ont repris une partie du trafic que le transport par les grandes routes leur a fait perdre. Là-bas, le plus grand nombre de villes très peuplées permet l'usage de ces rapides pour faire concurrence aux grandes routes, situation qui n'existe pas ici.

M. REID: Je le sais. Le coût d'exploitation de vos trains me préoccupe beaucoup. Votre rapport donne l'état des frais en général. Or, je veux savoir si vous réalisez des bénéfices quand les frais ont baissé à ce point. Beaucoup de gens voyagent dans des voitures ordinaires, comme je le fais moi-même. Je ne trouve rien à redire, mais je me demande parfois s'il ne serait pas bon pour vous-même et vos associés d'en faire autant, afin de constater les réactions du public.

M. VAUGHAN: Je le fais très souvent.

M. REID: Je parle surtout du prix élevé des repas dans le moment.

M. VAUGHAN: Le coût de ce service suit une courbe constamment ascendante. Le service des wagons-restaurants laisse une perte à notre chemin de fer comme presque tous les réseaux de chemin de fer des États-Unis, subit une très forte perte au compte de l'exploitation des wagons-restaurants. Autant que je sache, un ou deux chemins de fer des États-Unis seulement réalisent un bénéfice sur leur service de wagons-restaurants; par contre, je dirais que 95 p. 100 enregistrent une perte. Le Pacifique-Canadien accuse aussi un déficit pour son service de wagons-restaurants. Nous n'exigeons donc pas du public le coût du service.

M. POULIOT: Monsieur Vaughan, dites-moi si les wagons-restaurants où l'on vend de la boisson réalisent un bénéfice; ceux qui vendent de la boisson réalisent-ils un profit?

M. VAUGHAN: Oui, dans certains cas.

M. POULIOT: On ne le permet pas sur votre chemin de fer?

M. VAUGHAN: Nous pouvons vendre de la bière et du vin sur certaines parties de notre réseau, mais non sur les autres.

M. POULIOT: Je ne voulais pas interrompre M. Reid, mais j'ai jugé bon de poser cette question.

M. WALTON: J'ai ici des chiffres susceptibles d'intéresser M. Reid et les autres membres du Comité: sur les trains, de déjeuner qui coûtait \$1 en 1939 coûte maintenant \$1.50; le repas du midi qui coûtait \$1, coûte maintenant \$1.75 et le souper, qui coûtait \$1.25 en 1939, coûte maintenant \$2. Il y a d'autres prix, mais ceux-là sont typiques des trois repas par jour et, malgré ces majorations, nos wagons-restaurants nous font perdre de l'argent.

M. NICHOLSON: Pouvez-vous me dire à combien s'élevaient vos frais en 1939 par comparaison à nos jours; votre perte était-elle plus grande alors?

M. WALTON: Le coût de nos repas était de \$1.23 en 1939 et, pour les mêmes articles, de \$1.86 à la fin de 1948, soit \$1.86 par comparaison à \$1.23.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur Walton, voudriez-vous consigner au compte rendu le total de vos recettes et de vos déboursés pour 1948 et 1939. Vous y trouverez l'explication.

M. NICHOLSON: Voulez-vous compléter ces chiffres?

M. WALTON: Ce chiffre de \$1.23 en 1939 est comparable à celui de \$1.86 à la fin de 1948. C'est le coût moyen de tous les repas. Nous n'avons pas isolé le coût par repas du matin, du midi et du soir.

M. MUTCH: M. Walton peut-il expliquer au Comité la cause de la hausse? Provient-elle du fait qu'une proportion plus élevée de personnes mangent des repas plus coûteux? Je sais que le nombre des voyageurs a diminué; seulement, je me suis demandé s'il n'y avait pas plus de personnes qui mangent de légers repas ou apportent leur propre manger plutôt que de payer les prix plus élevés exigés par repas maintenant. Le coût plus élevé est-il dû en partie à cela ou au fait qu'un nombre plus restreint de personnes mangent dans les wagons-restaurants?

M. WALTON: Je suppose qu'il serait difficile de dire définitivement jusqu'à quel point la tendance est due à la majoration des prix; nos employés préposés au service des wagons-restaurants croient les prix actuels élevés, mais pas assez pour en chasser la clientèle.

M. MUTCH: Pouvez-vous nous donner le nombre de repas servis. Par exemple, de repas du midi...

M. VAUGHAN: Vous voulez savoir le nombre de repas servis?

M. LOCKHART: Et le prix de ces repas outre-frontière.

M. WALTON: Voulez-vous dire des mêmes repas par comparaison à certains autres pays? Les prix donnés sont les plus élevés dans chaque cas. Règle générale, il y a trois prix pour chaque repas, et un choix de mets.

M. LOCKHART: Il y a une couple d'années, on nous a donné des renseignements au sujet de certaines choses comme des wagons-casse-croûte et la possibilité qu'une partie du roulant d'alors soit remodelée et refaite à cette fin. A-t-on jamais fait quelque chose en ce sens, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: Nous n'avons rien fait au sujet des wagons-casse-croûte. Nous avons actuellement quelques wagons-cafés sur certaines de nos lignes.

M. LOCKHART: Sur quelles lignes les utilise-t-on? Vous n'en n'avez pas sur les lignes principales.

M. WALTON: Nous en avons l'été entre Toronto et Muskoka, et d'autres sur la ligne de Montréal à Boston, conjointement avec le *Boston & Maine*.

M. LOCKHART: Voici ma question: A-t-on jamais pensé à essayer le système des chemins de fer américains, d'après lesquels les wagons-restaurants offrent des repas à trois prix différents. Par exemple, le *New-York Central* donne cet avantage. Si vous ne voulez pas prendre le repas de \$2, vous pouvez en avoir un à \$1.35; de plus, vous pouvez commander à la carte sur les trains. Je ne fais que vous répéter ce que les gens viennent me dire. Ils soutiennent qu'en commandant à la carte on ne leur donne rien à manger. Voilà les plaintes que j'entends constamment. Je veux savoir si vous avez jamais songé à offrir peut-être trois variétés de repas à \$1, \$1.35 et \$2.

M. WALTON: A l'heure actuelle, il y a trois prix en commençant à 75 cents pour un déjeuner.

M. LOCKHART: Je parle surtout des dîners.

M. WALTON: Le prix des dîners varie de \$1.75 et \$2 jusqu'à \$3 pour le dîner au bifteck.

M. REID: Faisant suite aux observations de M. Lockhart, je déclare que même à la carte les clients n'ont rien pour leur argent. Par exemple, il n'y a pas longtemps j'ai mangé à la carte au wagon-restaurant. J'ai commandé des œufs et du jambon. Il m'en a coûté \$1.65. Je ne comprends pas pourquoi le prix est si élevé. Imaginez-vous avoir à payer \$1.65 pour des œufs et du jambon qui ne figurent pas sur le menu. Le jour suivant j'ai demandé deux petits pains mollets, une tasse de café et une orange au coût de 70 cents. Les gens n'ont pas les moyens de payer ces prix et encore vous me dites que vous cherchez à grossir le trafic et le nombre des voyageurs. Ces choses entrent directement en ligne de compte dans les voyages. Le prix de la nourriture est important. Je me demande si vos employés supérieurs cherchent réellement à baisser les prix ou s'ils ont l'intention de maintenir le régime actuel afin d'exiger du public tout ce qu'il consentira à payer pour le service qu'ils ont à offrir.

M. McCULLOCH: Vous payez plus cher dans les hôtels que sur les chemins de fer; d'ordinaire un dîner coûte \$2.50.

M. HAZEN: Dans les circonstances actuelles, plus vous servez de repas dans vos wagons-restaurants, plus vous perdez d'argent

M. WALTON: Plus nous servons de repas, plus notre perte est grande.

M. REID: Je me demande si les wagons-casse-croûte ne conviennent pas mieux aux voyageurs interurbains. Leur santé serait meilleure s'ils mangeaient moins, surtout à bord des trains.

M. VAUGHAN: Non seulement le gérant de notre service de wagons-dortoirs et de wagons-restaurants se tient au courant des goûts du public, mais ses voyages sur les autres réseaux lui donnent des renseignements directs. C'est notre constante préoccupation d'améliorer le service, ce qui ne semble pas possible actuellement sans augmentation des frais.

M. MUTCH: M. Reid a quelque peu raison. Les repas moyens servis dans les wagons-restaurants sont trop copieux. Sans doute, certains de mes collègues me diront que, venant d'une bonne fourchette comme moi, la plainte sort de l'ordinaire. Il y a lieu de peser l'opinion que des repas trop substantiels sont servis dans les wagons-restaurants, et que ces repas, réduits de moitié à peu près, répondraient aux besoins d'un bon nombre de voyageurs. A l'occasion, j'ai commandé pour dîner un repas de bifsteack à \$3 sur le train. Le mangeur ordinaire du moins aurait eu assez de la moitié du repas. J'irais même jusqu'à dire qu'on jette en moyenne la moitié du repas servi dans les wagons-restaurants.

M. VAUGHAN: Il est très difficile d'établir une moyenne satisfaisante dans le service des repas. Pour plaire au public, nous visons à servir un repas convenable pour tout le monde, chose très difficile.

M. REID: Pourquoi n'a-t-on pas organisé et utilisé les wagons-casse-croûte?

M. VAUGHAN: Nous avons fait une étude approfondie de la question et, à la suite d'une longue discussion avec tous les intéressés, il y a quelque temps. le gérant de notre service de wagons-lits et de wagons-restaurants en est venu à la conclusion que ce genre de service ne serait pas praticable sur notre réseau.

M. McCULLOCH: Les traitements et les salaires à l'égard de ce service ont dû augmenter, naturellement.

M. VAUGHAN: C'est le coût du service qui nous préoccupe. Nous avons fait une étude très sérieuse de la question. Il y a toujours lieu de faire des améliorations. Nous ne disons pas que tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes.

M. REID: Une autre question me vient à l'idée. Elle porte sur le prix des places dans les wagons-lits. Je paie un lit du bas \$24 jusqu'à Ottawa.

M. VAUGHAN: Vous en avez l'usage le jour aussi.

M. REID: Je le sais. Le voyageur qui paie son billet a droit de s'asseoir dans la voiture ordinaire. S'il voyage dans un wagon-lit, il lui en coûte quelque chose. Pour l'usage de la couchette la nuit vous exigez de lui plus que le prix d'une chambre à l'hôtel. Le taux au Château-Laurier est de \$6 par jour.

M. VAUGHAN: Ces services occasionnent des frais, et nous estimons que nos pertes sont déjà assez élevées sans que nous réduisions les taux.

M. REID: Mon idée est d'encourager les voyages.

M. VAUGHAN: C'est aussi la nôtre et nous avons beaucoup fait dans ce sens; nos taux sont les mêmes que ceux des autres réseaux.

M. GIBSON: L'exploitation de votre service de wagons-lits s'effectue-t-elle actuellement à perte?

M. VAUGHAN: Nous ne réalisons pas de bénéfice.

M. GIBSON: A combien se chiffrent vos pertes?

Le PRÉSIDENT: Le rapport donne le chiffre des pertes.

M. COOPER: Vous avez demandé quel avait été le résultat de l'exploitation de notre service de wagons-restaurants en 1948 et en 1939. En 1939, les recettes ont été de \$798,000 et, déduction faite des dépenses, la perte a été de \$401,000; en 1948, les recettes ont été de \$2,920,000 et les pertes de \$1,387,000. Pour le service des wagons-lits, les recettes ont été de \$3,161,000 en 1948 et les frais d'exploitation de \$2,539,000.

M. NICHOLSON: Avez-vous les chiffres de 1939?

M. COOPER: En 1939, les wagons-lits ont rapporté \$1,118,000 et les dépenses se sont totalisées par \$796,000.

M. VAUGHAN: Combien avez-vous inscrit pour l'intérêt, la dépréciation du matériel et le reste?

M. COOPER: Rien.

M. HAZEN: Vous nous avez dit, je crois, que vous n'avez jamais calculé exactement le montant de vos bénéfices ou de vos pertes à l'égard du service de wagons-restaurants?

M. COOPER: Dans les deux cas, nous vous avons donné les recettes et les dépenses dites internes. Le coût de traction des wagons et de leur réparation, y compris l'intérêt et la dépréciation, n'est pas inclus dans les chiffres. Si nous les imputions sur chacun des services différents et sur le compte d'entretien, d'intérêt et de dépréciation, ils seraient inscrits deux fois.

M. GIBSON: Pouvez-vous nous donner les chiffres relatifs aux Lignes aériennes Trans-Canada, afin que nous puissions établir la comparaison entre leur service et celui des wagons-restaurants?

M. COOPER: Vous voulez savoir le prix des repas sur les lignes aériennes Trans-Canada

M. GIBSON: Le comparer aussi à la moyenne de \$1.86 exigée par repas dans votre service de wagons-restaurants, pour voir de combien il est moindre. On me dit qu'il est moindre.

M. COOPER: C'est vrai, mais les repas ne sont pas du tout du même ordre que ceux que l'on sert dans les wagons-restaurants.

M. REID: Voilà le point. Ils servent une bonne portion composée de bons mets. Je n'ai pas encore entendu de plainte au sujet de leurs repas.

M. LOCKHART: Je me permettrai une petite observation d'ordre général avant de partir. M. Vaughan sait que je suis un peu sévère dans mes comparaisons des réseaux d'outre-frontière avec le nôtre.

M. VAUGHAN: Oui.

M. LOCKHART: Je veux m'arrêter à deux sujets qui touchent directement au réseau sur lequel je voyage fréquemment quand je traverse la frontière en revenant des États-Unis. C'est un fait bien connu que je voyage assez régulièrement par chemin de fer, de fait chaque fin de semaine, et que je vais très souvent aux États-Unis. Monsieur le président, je vous parlerai en premier lieu des repas pour signaler à M. Vaughan et à ses collègues de l'administration que les voyageurs qui se rendent à des endroits comme Pittsburgh et New-York et à d'autres localités aux États-Unis ne mangent pas à la carte parce que le coût en serait si élevé qu'il atteindrait une couple de dollars ou plus par repas. Cependant, dès qu'on a traversé la frontière on peut avoir partout un repas coûtant de \$1.10 à \$1.15 ou \$1.20 qui comporte tout la nourriture que l'on puisse désirer. On peut dire que le prix du repas est mis à la portée de la bourse.

Le deuxième sujet de mes observations, c'est que les voyageurs continuent de parler du matériel démodé que votre réseau utilise. Vous avez du bon matériel sur ces trains, mais il n'est pas pour le public voyageur, qui doit se contenter du matériel décrépit. Les Américains qui voyagent par ces trains ne s'expliquent pas cela. Je vous donnerai la substance des conversations que

j'ai eues avec un homme de Pittsburg et de Schenectady qui se rendait à Montréal. Vous aviez une assez bonne voiture dans ce train, mais vos employés ne voulaient pas laisser entrer personne dans cette voiture remise en bon état, la dernière du train. Les voyageurs ont dû monter dans ce que j'appellerais de vieilles voitures à bancs en planchettes de bois, jusqu'à Toronto, puis ils se rendirent à Montréal à bord de voitures aérodynamiques. Les Américains grognaient et protestaient fortement à cause de cela. Je puis vous donner des numéros de wagons: le n° 3544, une voiture à l'arrière du train, était complètement fermée; c'était un wagon très confortable, remis à neuf, bien peint et bien outillé. Les autres wagons portant les n°s 4202 et 5092, étaient abominables.

M. VAUGHAN: A-t-on donné une raison pour le refus dont vous parlez?

M. LOCKHART: Non, mais le conducteur a dit qu'on laissait ce wagon à Hamilton.

Monsieur Vaughan, voilà ce que je veux porter à votre attention et à celle des employés supérieurs du réseau. J'ai formulé les mêmes plaintes chaque année. Premièrement, les voyageurs désirent trois différents types de repas, variant de \$1.10 à \$2 selon la quantité de nourriture désirée. Deuxièmement, le matériel utilisé entre Toronto et des endroits près de la frontière des États-Unis est épouvantable.

M. VAUGHAN: Je vais vous répondre. Je suis allé aux États-Unis moi-même la semaine dernière. J'ai voyagé dans un certain nombre de voitures et de wagons-restaurants, mais je n'ai pas trouvé de ces repas bon marché. De fait, il m'a semblé que les repas étaient plus coûteux qu'au Canada et que certaines voitures étaient dans un piètre état.

M. WALTON: J'ai pris les numéros que vous avez donnés et je me renseignerai à leur sujet, monsieur Lockhart.

M. LOCKHART: La première voiture dont j'ai parlé, celle qui portait le n° 3544, était en bon état, bien peinte et rembourrée. Cependant, elle n'était pas climatisée. Les deux autres, portant les numéros 4202 et 5092, sont celles au sujet desquelles les Américains se sont plaints. Ceux-ci se sont demandé "que diable" (ils se sont même servis d'un langage plus violent), enfin ils voulaient savoir pourquoi ils ne pouvaient monter en arrière dans une voiture acceptable au lieu d'être forcés de s'asseoir sur de vieux sièges couverts de peluche.

M. VAUGHAN: Vous avez dû remarquer dans nos rapports qu'en ces dernières années nous avons commandé tout le matériel que nous pouvions nous faire livrer dans un délai raisonnable. La situation s'améliore et s'améliorera davantage. Nous avons commandé une grosse quantité de matériel pour le transport des voyageurs. Comme vous le savez, pendant la guerre on avait interdit la fabrication de ce matériel, ce qui nous a empêché d'en procurer.

M. WALTON: La seule raison pour l'interdiction de l'usage du bon wagon, monsieur Lockhart, est qu'il devait être dirigé vers l'ouest à Hamilton pendant que les deux autres allaient à Toronto. Cependant, nous avons pris note des numéros et nous saurons ce qui en était.

M. POULIOT: Puisque nous sommes sur le sujet des wagons-dortoirs, j'en profite pour me plaindre du wagon-dortoir "St-Jérôme". J'ai déjà pris un lit dans ce wagon quelques fois. La planche de séparation entre les lits faisait un tel tapage que le garçon a dû y coïncer une serviette pour l'assujettir. En plus, les fermoirs d'un des rideaux ne correspondaient pas avec les fermoirs de l'autre, ce qui laissait un renflement empêchant l'appareil de climatisation de l'air de

fonctionner comme il faut, les rideaux n'étant pas bien fermés. J'ai subi d'autres inconvénients dans ce wagon, si bien que je m'en suis plaint. Je ne sais pas si vous avez reçu mon rapport.

M. WALTON: Nous avons reçu un rapport au sujet de ce wagon, que nous avons retiré de la circulation pour fins de réparation.

M. POULIOT: Merci. Je vais poser une autre question à M. Vaughan. Pourquoi vos wagons-lits à l'ouest de Montréal sont-ils si supérieurs à ceux qui sont employés entre Montréal et Halifax?

M. VAUGHAN: En êtes-vous bien certain, monsieur Pouliot?

M. POULIOT: Je sais ce que je dis. Je ne suis pas allé bien loin vers l'ouest dernièrement, mais je me suis rendu de Montréal à Toronto alors que j'ai constaté que les couchettes étaient de beaucoup supérieures à celles des trains partant de Montréal à destination de l'Est.

M. McCULLOCH: Vous ne pouvez difficilement trouver de meilleurs wagons que ceux de l'*Ocean Limited*.

M. POULIOT: Il y a une différence sensible dans le matériel.

M. VAUGHAN: Nous améliorons ces wagons-lits.

M. POULIOT: Serait-ce parce qu'il n'y a pas de concurrence à l'est de Montréal?

M. VAUGHAN: Ce n'est pas pour cela. Nous ne traitons pas nos lignes sans concurrence de cette façon.

M. POULIOT: J'espère que non. La prochaine fois que j'aurai à me plaindre je communiquerai directement avec vous; je suis certain que le wagon sera réparé plus tôt.

M. WALTON: Le wagon dont vous vous êtes plaint est déjà à l'usine pour fins de réparation. Il y a peut-être lieu de dire, en passant, que l'*Ocean Limited*, qui traverse votre territoire, est le seul train sur lequel il n'y a que des wagons-lits.

M. POULIOT: Je le sais. Cependant, il ne devrait pas y avoir de différence quand un train est formé de voitures ordinaires et de wagons-lits. Les acheteurs de billets de couchette ont le droit de dormir tout aussi bien sur le *Scotia* que sur l'*Ocean Limited*. Il ne devrait pas y avoir de différence simplement parce que l'un des trains n'a que des wagons-lits.

M. VAUGHAN: Nous rentrons nos voitures ordinaires aux usines aussi vite que possible pour les mettre en bon état. Pendant la guerre, elles ont subi beaucoup d'usure et nous n'avons pas encore réussi à les faire passer toutes de nouveau par l'usine.

M. EMMERSON: Combien vous a-t-on livré de wagons-lits du nouveau type?

M. VAUGHAN: Voulez-vous parler des wagons que nous remettons à neuf dans nos propres usines?

M. EMMERSON: Je veux parler de ce que l'on appelle les nouveaux modèles.

M. WALTON: Je crois avoir une note à ce sujet. Il y a 17 wagons.

M. VAUGHAN: Nous avons commandé un certain nombre de wagons-chambrettes, il y a deux ans. On en effectuera livraison avant l'automne prochain.

M. EMMERSON: Il en a été livré?

M. WALTON: Nous les affectons d'abord au service de la ligne continentale.

M. EMMERSON: Il n'y en a pas à l'est de Montréal?

M. WALTON: Non.

M. EMMERSON: Tous vont vers l'ouest de Montréal?

M. WALTON: Oui.

M. McCULLOCH: Il y a quelque temps les mineurs de la Nouvelle-Écosse ont reçu une augmentation de 50 cents par jour. L'*Acadia Coal Company*, la compagnie qui a augmenté les salaires de 50 cents par jour, a aussi haussé le prix du charbon vendu aux chemins de fer Nationaux du Canada de 25 cents la tonne. Depuis, ces derniers n'achètent pas de charbon. Il y a 1,200 mineurs dans les environs de Stellarton. Ils n'ont travaillé que deux jours par semaine depuis le 1er mars, date à laquelle l'augmentation a eu lieu. Les autres mines vendent du charbon aux chemins de fer Nationaux du Canada à l'ancien prix, mais, on m'informe qu'elles n'ont pas augmenté les salaires de 50 cents par jour.

Le prix du charbon acheté de la *Dominion Coal Company* en 1939 était de \$4.49 la tonne. La compagnie exige maintenant \$7.80 plus 25 cents. N'y aurait-il pas moyen que l'*Acadia Coal Company* recommence à fournir du charbon aux chemins de fer Nationaux du Canada même si elle devait revenir à l'ancien prix. On me dit que le réseau achèterait du charbon à l'ancien prix.

M. VAUGHAN: Nos affaires ont diminué dans la région de l'Atlantique par comparaison à l'année dernière. Les mois d'été nous accumulons des stocks de charbon pour les mois d'hiver. D'ordinaire, d'autres clients achètent beaucoup de charbon l'hiver. A cause de cette diminution, nous avons jugé que nos réserves de charbon étaient trop considérables, de sorte que nous les avons réduites. Il en est résulté de plus petites commandes confiées aux mines. En outre, il y a eu une majoration du prix que nous ne nous croyons pas justifiés de payer. Les chemins de fer ont dû absorber toutes les augmentations de salaires et, dans certains cas, les prix ont été majorés d'un montant plus considérable que le chiffre du relèvement des salaires. Les exploitants de l'Alberta ont consenti dernièrement une hausse de salaires, mais ils continuent à nous approvisionner de charbon à l'ancien prix et, dans certains cas, il y a eu diminution de prix. Comme le prix du charbon venant des États-Unis commence à baisser, nous ne nous croyons pas justifiés de payer plus cher que dans le passé à l'*Acadia Coal Company*. Cette compagnie a augmenté le prix du charbon de \$4.45 en 1939 à \$7.55 en 1947.

M. McCULLOCH: Elle l'a augmenté jusqu'à \$7.80.

M. VAUGHAN: En 1944, le prix était de \$6.07; en 1945, il était de \$6.40 et en 1947 de \$7.50. Le prix a augmenté constamment. Le prix du charbon a tellement monté que nous ne pouvons pas payer plus cher.

M. McCULLOCH: Il semble malheureux que 1,200 mineurs aient à souffrir à cause d'un écart de 25 cents la tonne.

M. VAUGHAN: Une des raisons pour lesquelles nous n'avons pas acheté la quantité habituelle de charbon est que nous n'en avons pas besoin.

M. McCULLOCH: On me dit que le réseau en achèterait à l'ancien prix.

M. VAUGHAN: Ce serait du moins un encouragement.

M. POULIOT: Quels arrangements avez-vous conclus avec Terre-Neuve au sujet des chemins de fer?

M. VAUGHAN: Terre-Neuve n'a pas encore été absorbée dans notre réseau, monsieur Pouliot, mais nous devons suivre l'accord que le Gouvernement passera et que nous ne connaissons que quand l'arrêté en conseil nous parviendra.

M. POULIOT: Êtes-vous allé inspecter les chemins de fer de Terre-Neuve?

M. VAUGHAN: Pas personnellement. Certains de nos administrateurs, des vice-présidents et des chefs de services y sont allés. J'irai en temps et lieu. Nous sommes à étudier la situation, et nous serons quelque peu renseignés quand le réseau nous sera transféré le 1er avril. Jusqu'ici, nous n'avons rien eu à voir dans l'administration.

M. POULIOT: Qui est le propriétaire du chemin de fer de Terre-Neuve?

M. VAUGHAN: Le Gouvernement de Terre-Neuve.

M. McCULLOCH: Une autre question. Les trains vont de Sunnybrae à Ferrona-Junction trois fois par semaine. On aurait promis à soixante employés des aciéries de New-Glasgow que lorsque le Gouvernement prendrait le réseau, il donnerait un service quotidien. Ils veulent seulement un train à itinéraire fixe entre Ferrona-Junction et Hopewell, qui pourrait arrêter à Sunnybrae, Bridgeville et Springville, afin d'embarquer ces soixante hommes. Je ne crois pas qu'un service direct serait très coûteux pour les jours de la semaine où il n'y a pas de train sous l'horaire actuel.

M. VAUGHAN: Je suppose que ces hommes ne voyageraient pas par chemin de fer l'été?

M. McCULLOCH: Vous pourriez alors discontinuer le service. Je leur ai dit cela.

M. WALTON: M. McCulloch m'a parlé de cette question avant la séance et je l'étudierai.

M. VAUGHAN: Avez-vous fini vos questions au sujet de Terre-Neuve, monsieur Pouliot?

M. POULIOT: Non, seulement il m'a fait plaisir d'interrompre afin de laisser le champ libre à M. McCulloch.

Le chemin de fer de Terre-Neuve se suffira-t-il à lui-même en charbon? Pourrez-vous acheter assez de charbon dans Terre-Neuve pour les besoins du chemin de fer ou devrez-vous en importer?

M. VAUGHAN: Aujourd'hui, le charbon utilisé par le chemin de fer de Terre-Neuve vient de Sydney.

M. POULIOT: C'est vrai. Je suppose que cela continuera.

M. McCULLOCH: Il n'y a pas de charbon à Terre-Neuve?

M. VAUGHAN: Non, il n'y en a pas.

M. POULIOT: Les chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils reçu un rapport au sujet du chemin de fer de Terre-Neuve?

M. VAUGHAN: Ils en ont eu un.

M. POULIOT: Vraiment?

M. VAUGHAN: Oui.

M. POULIOT: Bien que la cession définitive n'ait pas eu lieu, les administrateurs des chemins de fer Nationaux du Canada ont étudié la situation?

M. VAUGHAN: Les chefs de service ont fait une étude suivie de la question.

M. POULIOT: Vous avez reçu des rapports complets?

M. VAUGHAN: Oui.

M. POULIOT: Avez-vous fait une étude du chemin de fer de Témiscouata?

M. VAUGHAN: Oui, plusieurs.

M. POULIOT: Alors, vous connaissez la situation?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. POULIOT: Vous êtes bien disposé en sa faveur et vous cherchez à faire du mieux que vous pouvez?

M. VAUGHAN: Nous avons fait tout notre possible pour venir en aide à ce chemin de fer par un remaniement des divisions et par des allocations quotidiennes.

M. POULIOT: Vous l'avez fait dans l'intérêt du public?

M. VAUGHAN: Oui.

M. POULIOT: Monsieur Vaughan, n'y a-t-il pas de conclusion définitive à tirer de votre étude du chemin de fer de Témiscouata?

M. VAUGHAN: On peut en tirer une, monsieur Pouliot. Les chemins de fer Nationaux du Canada ont fait savoir au Gouvernement que leurs frais d'exploitation en seraient augmentés considérablement, et que cette augmentation serait injustifiable si l'affaire est considérée simplement du point de vue du réseau. Vous vous rendez compte. Je crois, que ces pertes que nous accusons nous préoccupent beaucoup et nous ne voyons pas d'un bon œil tout ce qui est de nature à les augmenter.

M. POULIOT: Je le sais et je ne vous demande pas de trop vous préoccuper au sujet de quoi que ce soit. Par contre, les rapports que vous avez du chemin de fer de Terre-Neuve indiquent-ils un bénéfice à l'heure actuelle?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. POULIOT: Quel est le déficit approximatif?

M. VAUGHAN: Il varie d'un million et demi à deux millions de dollars par année et il sera encore plus élevé quand on paiera les salaires aux taux canadiens.

M. POULIOT: Y aura-t-il des réparations à faire au chemin de fer quand vous le prendrez à votre compte?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas encore examiné l'assiette de la voie, vu que nous devons attendre pour cela la fonte des neiges.

M. POULIOT: Quelle est la longueur du chemin de fer?

M. VAUGHAN: Elle est de 500 milles environ.

L'hon. M. CHEVRIER: Cinq cent vingt milles.

M. POULIOT: Votre compagnie étudie-t-elle actuellement cette question?

M. VAUGHAN: Parlez-vous du chemin de fer de Terre-Neuve ou de celui de Témiscouata?

M. POULIOT: Je parle de celui de Terre-Neuve.

M. VAUGHAN: Nous n'avons réellement pas décidé ce qu'il faudra faire là-bas, en l'absence d'une étude assez approfondie de l'état matériel de l'ensemble du réseau, que nous entreprendrons dès la fonte des neiges et l'amélioration de la température.

M. POULIOT: Il n'en reste pas moins que le réseau sera absorbé quand Terre-Neuve entrera dans la Confédération?

M. VAUGHAN: Le chemin de fer de Terre-Neuve nous sera cédé le 1er avril. Après cette date, le gérant du chemin de fer de Terre-Neuve, actuellement à Saint-Jean, relèvera du vice-président des chemins de fer Nationaux du Canada,

à Moncton, et le chemin de fer de Terre-Neuve deviendra une division de notre réseau dans la région de l'Atlantique.

M. REID: Le rapport du chemin de fer de Terre-Neuve sera-t-il incorporé à celui des chemins de fer Nationaux du Canada l'an prochain?

L'hon. M. CHEVRIER: L'accord intervenu entre le gouvernement canadien et les délégués de Terre-Neuve prévoit que le Gouvernement absorbera le chemin de fer de Terre-Neuve et l'exploitera. L'État se propose de demander aux chemins de fer Nationaux du Canada, en vertu de l'article 19 de la loi des chemins de fer Nationaux du Canada, d'exploiter le réseau de Terre-Neuve.

M. POULIOT: Il n'y a pas eu de règlement définitif.

L'hon. M. CHEVRIER: Non.

M. POULIOT: Monsieur Chevrier, l'affaire fera l'objet de discussions entre vous-même et la compagnie?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne dirais pas que l'affaire en est rendue à l'étape de la discussion. Cette étape passée, puisque le Canada et Terre-Neuve ont signé un accord relativement à la propriété du chemin de fer. Le cession devant avoir lieu le 1er avril, je ne crains pas de dire que le cabinet a rendu un arrêté en conseil qui effectue le transport et autorise les chemins de fer Nationaux du Canada à exploiter le chemin de fer de Terre-Neuve à partir du 1er avril.

M. NICHOLSON: Y a-t-il un engagement de mettre le chemin de fer de Terre-Neuve en aussi bon état que les chemins de fer Nationaux du Canada?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est une des conditions de l'accord. Nous devons acquitter une partie de la dette en souffrance du chemin de fer de Terre-Neuve, et nous sommes convenus d'acheter du nouveau matériel.

M. POULIOT: Le règlement de cette question se fera-t-il par voie d'arrêté en conseil ou par une loi du Parlement?

L'hon. M. CHEVRIER: Il existe déjà une loi du Parlement.

M. POULIOT: Le règlement définitif fera l'objet d'un arrêté en conseil?

L'hon. M. CHEVRIER: Le seul règlement sera le décret de transfert, pour fins d'exploitation, du chemin de fer de Terre-Neuve aux chemins de fer Nationaux du Canada par voie d'un arrêté en conseil dont le Cabinet a déjà été saisi.

M. POULIOT: A-t-on pris une décision?

L'hon. M. CHEVRIER: Je le crois.

M. POULIOT: Vous ignorez si l'arrêté a été transmis?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est ce dont il s'agit, mais je le pense.

M. MUTCH: L'arrêté effectuant le transfert n'entraîne pas de redressement financier?

L'hon. M. CHEVRIER: Je regrette de ne pas vous avoir entendu, monsieur Mutch.

M. MUTCH: L'arrêté en conseil effectuant le transfert ne comporte pas d'autre rajustement en matière de finances ou de matériel? Le Gouvernement prendra possession du chemin de fer à compter du 1er avril?

L'hon. M. CHEVRIER: Exactement.

M. MUTCH: L'arrêté en conseil effectuant le transfert cède tout simplement le chemin de fer aux conditions d'ordre administratif acceptées par les chemins de fer Nationaux du Canada.

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

M. MOORE: Le chemin de fer de Terre-Neuve n'a-t-il pas une voie étroite?

M. VAUGHAN: Exactement.

M. MOORE: L'État a-t-il l'intention d'adapter une voie normale à ce chemin de fer?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas cette intention.

M. REID: J'ai demandé, il y a un instant, si, l'année prochaine, le chemin de fer de Terre-Neuve apparaîtrait séparément dans le bilan ou comme partie intégrante du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. VAUGHAN: Comme partie intégrante des chemins de fer Nationaux du Canada, je crois. Le chemin de fer de Terre-Neuve sera exploité comme partie intégrante d'un district de notre région de l'Atlantique et ses comptes seront incorporés à ceux des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. NICHOLSON: Revenant à la question posée par M. Moore au sujet de la voie étroite, on m'avise qu'on a pris l'engagement de donner à Terre-Neuve un service comparable à celui des provinces Maritimes.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que cela soit tout à fait exact. Nous nous sommes engagés à donner un bon service, c'est-à-dire non inférieur au service actuel.

M. NICHOLSON: Je pensais que nous devons donner un service aussi bon que dans les provinces Maritimes.

L'hon. M. CHEVRIER: Les seuls engagements sont ceux que renferment l'accord et son appendice. Je me souviens d'en avoir parlé, pendant la discussion sur le sujet à la Chambre, mais j'oublie la teneur de mon exposé.

M. HAZEN: Monsieur Vaughan, vous avez dit que vous n'étiez pas très fiers des résultats de l'année, mais que vous n'aviez pas d'excuses à présenter.

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. HAZEN: N'avez-vous pas dit qu'à moins qu'on ne permette aux chemins de fer d'exiger des taux suffisants pour leurs services, les déficits continueraient et devraient être comblés par les contribuables.

M. VAUGHAN: Oui, monsieur; c'est ce que j'ai dit.

M. HAZEN: L'année dernière, vos tarifs-marchandises ont été augmentés de 21 p. 100. De combien vos recettes en seraient-elles accrues? Ai-je raison de dire qu'elles seraient relevées de \$30,449,000?

L'hon. M. CHEVRIER: Les chiffres figurent à la page 6, je crois.

M. COOPER: Toutes les augmentations ont rapporté \$53,670,000 environ au réseau.

M. HAZEN: Alors, que signifient ces mots: "Ces augmentations sur le trafic exclusivement canadien ont rapporté \$30,442,000 de recettes supplémentaires en 1948".

M. COOPER: Ce sont les revenus provenant de l'augmentation des taux de concurrence et de l'ordonnance autorisant l'augmentation de 20 p. 100. Ce chiffre de \$53,670,000 est le résultat de toutes les augmentations consenties au cours de l'année, non seulement au Canada mais-aussi aux États-Unis.

M. HAZEN: Alors que veut dire la ligne suivante: "Si on ajoute l'augmentation des taux sur le trafic international et certain trafic d'exportation et d'importation, l'augmentation des recettes du service des marchandises sur les lignes

canadiennes, due à des rajustements de taux s'est élevée à \$44,303,000 ou 21·6 p. 100".

M. COOPER: En vertu de l'ordonnance de la Commission canadienne des Transports dans le cas de la majoration des tarifs-marchandises de 21 p. 100, nous avons reçu des augmentations s'élevant à \$28,804,000.

Or, nous avons aussi reçu des augmentations sur le trafic international en vertu d'ordonnances délivrées par la *United States Interstate Commerce Commission* et complétées par des ordonnances de la Commission canadienne des Transports.

M. HAZEN: Elles ont porté le montant à \$44,303,000.

M. COOPER: En outre, nous avons augmenté notre tarif de concurrence de 15 p. 100 à compter du 15 septembre; de cette façon, les trois réunies, le 21 p. 100 d'augmentation des tarifs-marchandises, les augmentations de tarif international et l'augmentation des taux de concurrence, formaient un total de \$44,303,000 pour le trafic canadien.

Alors, les augmentations sur les réseaux des États-Unis se sont élevées à...

M. HAZEN: C'est-à-dire l'augmentation des taux de concurrence dont vous parlez?

M. COOPER: Non, monsieur Hazen. Il y a trois éléments: l'augmentation en vertu de l'ordonnance du 21 p. 100, qui a rapporté \$28,804,000, puis l'augmentation de \$13,861,000 au chapitre du trafic international, et l'augmentation dans le trafic de concurrence de \$1,638,000; les trois augmentations réunies ont accru les recettes des lignes canadiennes de \$44,303,000. En outre, nous avons eu des augmentations de \$9,367,000 par rapport à nos lignes aux États-Unis. En tout et partout le réseau a touché \$53,670,000 de recettes supplémentaires par suite de l'augmentation des tarifs-marchandises.

M. HAZEN: L'état dit que l'augmentation de 21 p. 100 a eu pour résultat de hausser les recettes du transport des marchandises au Canada sur le réseau du National-Canadien de 18·2 p. 100 en moyenne.

M. COOPER: C'est exact.

M. HAZEN: L'année dernière, si je me souviens bien, vous ou M. Vaughan nous avez dit que ces augmentations, déduction faite de toutes les exonérations et des taux spécifiques, ont provoqué une augmentation générale, sur tout le trafic, de 13½ p. 100 seulement. Ce chiffre est-il inexact ou se rapporte-t-il à autre chose?

M. VAUGHAN: Ce chiffre était exact au regard de l'explication donnée dans le temps.

M. COOPER: Il était exact en ce sens que si vous prenez l'augmentation de 21 p. 100 en vertu des ordonnances applicables aux tarifs-marchandises et que vous l'appliquez à tout le trafic des marchandises, vous arriverez à ce chiffre de 13·6 p. 100.

Or, si vous prenez l'augmentation résultant de l'ordonnance de 21 p. 100 et la rattachez au trafic canadien des marchandises, non compris le trafic international au Canada, vous aurez cette augmentation de 18·2 p. 100.

M. HAZEN: Vous avez présenté une demande, peut-être devrais-je dire que les chemins de fer Nationaux du Canada en ont présenté une par l'entremise de l'Association des chemins de fer du Canada à la Commission canadienne des

transports le 27 juillet 1948, pour un nouveau relèvement général de 20 p. 100 des taux tombant sous la juridiction de la Commission.

Si cette augmentation des taux à raison de 20 p. 100 vous est consentie, pensez-vous que vos recettes suffiront à équilibrer vos dépenses? En d'autres termes, réaliserez-vous un bénéfice au lieu d'accuser un déficit?

M. COOPER: Nous ne pourrons pas réaliser de bénéfice en 1949 pour la bonne raison que toute ordonnance adoptée maintenant ne s'appliquera qu'à une partie de l'année.

M. HAZEN: Oui, mais plus tard en 1950. Je saisis la portée de vos observations.

M. COOPER: Ma réponse à votre question est celle-ci: le déficit prévu pour 1949 serait à peu près compensé si notre demande actuellement à l'étude par la Commission canadienne des Transports était approuvée intégralement et si nous bénéficions du résultat de cette augmentation pour une période entière de douze mois.

M. VAUGHAN: Pourvu aussi que nous n'ayons pas d'autres augmentations au chapitre des salaires ou des frais d'achat de matériaux.

M. HAZEN: Le rapport indique une nouvelle hausse générale des taux, mais ne dit pas si cette hausse se rapporte aux tarifs-marchandises ou aux tarifs-voyageurs. De quoi s'agit-il?

M. COOPER: Il s'agit des tarifs-marchandises, compte non tenu du trafic international. Il s'agit du même trafic auquel s'applique la majoration de 21 p. 100.

M. HAZEN: Très bien, mais les tarifs-voyageurs sont-ils compris?

M. COOPER: Non, monsieur.

M. HAZEN: Qu'est-ce que l'on entend par l'Association des Chemins de fer du Canada?

M. VAUGHAN: L'Association des Chemins de fer du Canada comprend les lignes suivantes:

Algoma Central & Hudson Bay Railway
Chemins de fer Nationaux du Canada
Chemin de fer Pacifique-Canadien
Central Vermont Railway
Chesapeake & Ohio Railway (District du Père Marquette)
Great Northern Railway Company
Michigan Central Railroad
Midland Railway Company of Manitoba
New York Central System
Northern Alberta Railways
Ontario Northland Railway
Temiscouata Railway
Toronto, Hamilton & Buffalo Railway
Wabash Railroad Company

Il y a en outre les autres membres associés qui suivent:

British Columbia Electric Railway Company
Canada & Gulf Terminal Railway
Canada Steamship Lines
Essex Terminal Railway
London & Port Stanley Railway

*Napierville Junction Railway
Pacific Great Eastern Railway
Sydney & Louisburg Railway*

M. HAZEN: Vous avez présenté cette demande d'augmentation de 20 p. 100 le 27 juillet 1948. Où en êtes-vous rendu maintenant avec cette demande? La Commission a-t-elle tenu des séances ou en tient-elle encore? Quand comptez-vous qu'elles seront terminées? En avez-vous une idée?

L'hon. M. CHEVRIER: Je pourrais peut-être répondre à cette question. Si vous parlez de la demande de relèvement des tarifs de 20 p. 100, monsieur Hazen, tous les témoignages ont maintenant été entendus, et les plaidoiries ont commencé ce matin. On s'attend à ce que les plaidoiries durent toute la semaine et si elles ne sont pas terminées à la fin de la semaine, il faudra peut-être qu'elles empiètent sur une autre semaine. Je doute que cela arrive. Cela marquera la fin des témoignages et des plaidoiries dans la cause des 20 p. 100.

M. HAZEN: L'Association des Chemins de fer du Canada a-t-elle fait une demande pour une augmentation des tarifs-voyageurs de 15 p. 100, et faudrait-il que cette demande soit débattue devant la Commission?

M. VAUGHAN: Ce serait une demande qui ressortirait à la Commission des Transports.

M. HAZEN: Est-ce qu'une date a été fixée encore pour l'audition de cette demande?

M. VAUGHAN: Non. Il appartient à la Commission des Transports d'en décider.

M. HAZEN: Prend-elle tout simplement une décision? Quand une demande est présentée, est-ce qu'elle en décide tout simplement?

M. VAUGHAN: Elle pourrait tenir des séances, et il faudrait peut-être que nous comparaissons devant cet organisme pour justifier cette augmentation de 15 p. 100.

M. HAZEN: Vers la fin de votre rapport, monsieur Vaughan, vous dites:

Le 29 décembre 1948, une Commission royale a été nommée pour enquêter et faire rapport sur le transport en général au pays. Avez-vous reçu un avis de comparaître devant cette commission?

M. VAUGHAN: Pas encore, monsieur.

M. HAZEN: Savez-vous si le rouage de cette commission a commencé à fonctionner?

M. VAUGHAN: Non. Je crois qu'elle a tenu quelques réunions pour fins d'organisation, mais nous n'y avons pas encore été convoqués.

M. HAZEN: Votre compagnie a-t-elle rendu quelque aide à la Commission?

M. VAUGHAN: Pas encore, monsieur. On ne nous l'a pas demandé.

M. REID: Je constate que les recettes du service des marchandises constituent 80 p. 100 de votre recette totale, tandis que les recettes-voyageurs ne comptent que pour 8.5 p. 100 de vos recettes totales, tel qu'énoncé à la page 6.

Voici ma question: étant donné que vous demandez une augmentation des tarifs-voyageurs, avez-vous des chiffres indiquant le coût des trains-voyageurs comparativement aux trains-marchandises?

Le régime de tarification est le même depuis un grand nombre d'années, à cette exception que les conditions ont changé et que vous envisagez maintenant une concurrence qui vous était inconnue à une certaine époque, la concurrence

constituée par les camions et les automobiles, et quelque concurrence résultant du transport aérien.

J'ose dire qu'une fois la route trans-Canada complétée, vos recettes au chapitre du trafic-voyageurs fléchiront davantage.

Quand vous demandez une augmentation des tarifs-marchandises, je demande: qui porte le fardeau? Sont-ce les marchandises qui portent le fardeau au chapitre des voyageurs? Et s'il en est ainsi, pouvez-vous me dire ce que coûte la division des voyageurs.

Je note que vos recettes provenant du transport de voyageurs se chiffre à 8.5 p. 100 seulement alors que vos recettes du service des marchandises s'établissent à 80 p. 100.

En tant que les voyageurs sont concernés, vous faites du voiturier-marchandises la bête de somme. Avez-vous jamais songé à moderniser votre service des voyageurs? Je soutiens que c'est votre service de marchandises qui supplée à votre service de voyageurs, et bien qu'il se peut que le service de marchandises soit rémunérateur, c'est le service des voyageurs qui cause le déficit. Pouvez-vous nous fournir des chiffres à ce sujet?

M. VAUGHAN: Je crois que la question a été débattue devant la Commission des Transports relativement à la demande actuelle pour une hausse des tarifs-marchandises.

La Commission a demandé des données sur le partage des frais entre les services de voyageurs et de marchandises. Nous avons toujours soutenu qu'il est très difficile de donner un relevé précis des frais parce que nous ne pouvons répartir les frais d'entretien des voies, disons, entre un wagon voyageurs et un wagon marchandises.

Nous savons après une longue période d'années que le service des voyageurs a coûté fort cher aux chemins de fer. Il y a quelques convois qui rapportent de légers bénéfices, mais il y a d'autres convois dont l'exploitation se solde par un déficit.

Vous avez parfaitement raison de dire que la circulation par voitures-automobiles et sur les grandes routes enlèvera encore plus de commerce aux chemins de fer. Vous noterez que notre trafic de voyageurs décline d'année en année depuis la guerre. Nous anticipons que le trafic des voyageurs fléchira davantage.

Vous avez soulevé la question de la modernisation du service. Je ferai observer que nous avons commandé des wagons très modernes pour le service transcontinental. Ce sont des wagons à doubles chambrettes. Mais pour ce qui concerne la modernisation avancée du matériel, il n'existe pas de compagnie au Canada à l'heure actuelle qui fabrique ce matériel aérodynamique. L'importation de ce matériel aérodynamique serait trop coûteuse.

Quant à moi, je doute fort que le matériel aérodynamique soit plus confortable. Le matériel peut paraître plus joli, mais je ne crois pas que le voyageur effectue le trajet plus confortablement dans un wagon aérodynamique que dans un wagon ordinaire convenablement pourvu de ressorts, de capitonnage et d'accessoires de cette nature.

M. REID: Mes sympathies sont acquises aux chemins de fer et je me rends compte qu'ils font face à un problème que personne n'a pu résoudre.

Je parlerai maintenant de la route trans-Canada. Je sais que les lignes d'autobus qui transportent des voyageurs d'un bout du continent à l'autre, les transportent pour environ le tiers de ce que coûte le transport par chemin

de fer. Or, quand les gens voyagent, ils font entrer l'élément du coût en ligne de compte, et s'ils peuvent voyager pour un tiers du coût ils se passeront des trains.

Je crois que nous devrions établir si nous subventionnons le service des voyageurs au détriment du service des marchandises. Nous discutons la question des tarifs-marchandises depuis quatre ou cinq ans et je voudrais connaître la réponse.

M. POULIOT: Relativement à cette question de recettes du service des marchandises, je relève qu'elles se sont chiffrées à \$393,544,359 en 1948, tandis que les recettes du service des voyageurs se sont établies à \$41,562,141.

Je soutiens qu'il importerait de compléter ces chiffres en fournissant l'état des dépenses à la fois au chapitre du service des marchandises et à celui du service des voyageurs afin que nous puissions avoir un relevé complet et que nous sachions ce que le service des marchandises nous a coûté comparativement aux recettes perçues de ce chef, et aussi ce que le service des voyageurs nous a coûté comparativement aux recettes dérivées de cette source. Ma critique porte sur l'absence de données quant aux dépenses. Est-ce qu'on ne pourrait pas nous fournir ces données?

M. VAUGHAN: Il serait difficile de donner des chiffres précis. Tel que je l'ai dit il y a quelques instants, ces chiffres furent présentés à la Commission des Transports dans le but d'essayer de faire voir la répartition de nos frais entre les deux services.

Je ne sais si la Commission des Transports estime que nos chiffres tirent à conséquence ou non. Je ne dirai pas que ces chiffres constituent une conjecture, parce que nous les avons présentés de façon aussi précise qu'il nous était possible de les compiler eu égard au fait que nous avons dû conjecturer certaines conditions et certains frais.

M. POULIOT: On suit depuis des années cette ligne de conduite qui consiste à nous fournir des chiffres d'ensemble, et je me plains que ces chiffres ne font pas voir les dépenses du service des marchandises et celles du service des voyageurs. Aussi, j'éprouve beaucoup de difficulté à discuter la question tant que nous n'aurons pas une idée assez nette des dépenses.

M. REID: Voilà le nœud du problème; ces chiffres devraient nous être accessibles.

M. MUTCH: A ce sujet, conjectures à part, tout comme le président l'a dit avec beaucoup de justesse, comment peut-on répartir les frais d'entretien, disons, par rapport à une longueur de voies entre Winnipeg et Fort-William, entre un train de marchandises constitué de 60 wagons de blé et un train-voyageurs beaucoup plus léger et circulant à une plus grande vitesse?

Pour y arriver il faudrait se transporter dans le pays de la chimère, si vous essayez de décider quel train use les traverses le plus vite et quel train soumet les rails à une plus rapide usure. Et comment peut-on répartir effectivement les frais de la main-d'œuvre? Quand vous abordez la question de l'entretien, vous abordez un sujet qui se confine à la chimère.

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. REID: Maintenant, quant à la partie des voies en provenance de Vancouver et de New-Westminster vous avez des trains-marchandises et des convois d'entier parcours. Vous avez ces trains-marchandises et ces trains-voyageurs qui circulent en même temps et vous savez qu'ils doivent se rencontrer. Vous avez

le volume de trafic en marchandises et en voyageurs qu'ils transportent. Vous connaissez les frais de ces trains. Je prétends qu'il ne serait pas très difficile de calculer exactement ce que coûte l'exploitation de ces trains, et je crois que vous pourriez nous fournir le coût effectif de leur exploitation.

M. VAUGHAN: Nous pourrions vous fournir des données sur les frais généraux d'exploitation. Je crois que M. Cooper sera en mesure de vous communiquer ces chiffres.

M. POULIOT: Je voudrais mentionner une question avant que vous abordiez un autre sujet. Il y a un nouveau train circulant entre Edmundston et la ville de Québec et ensuite à Montréal qui est connu localement sous le nom de train de la compagnie Fraser. Ce sont les nouveaux trains portant les numéros 67 et 68. Je voudrais obtenir des renseignements complets concernant ce train, le coût d'exploitation, le nombre de voyageurs utilisant les wagons-lits, et le reste. Je veux savoir à combien se chiffre le coût total.

M. VAUGHAN: Nous pouvons vous procurer ces données.

M. POULIOT: De plus, je voudrais savoir combien de personnes ont voyagé de la ville de Québec à Montréal dans un wagon-lit spécial qui est raccordé au train du National-Canadien pour la commodité de la compagnie Fraser. Il s'agit d'un nouveau train qui a été mis en service à la demande de la compagnie Fraser et à l'intention de voyageurs d'Edmundston et d'autres localités. On m'informe que le wagon-lit est loin d'être rempli et qu'une bonne partie du service est inutilisée, et je parle maintenant non seulement du service de wagons-lits mais d'autres services également. Je voudrais aussi savoir ce qu'il en coûte au réseau pour les retards causés par les rencontres de trains et les attentes sur des voies de garage pour donner libre passage aux trains rapides. Votre service transcontinental emprunte cette voie où il y a une forte circulation de marchandises; et il arrive souvent que le train que j'ai mentionné est contraint de stopper pour laisser passer les autres trains. Je voudrais savoir à combien s'établit le coût de ces rencontres, et combien cela contribue au coût d'exploitation de ce train.

M. VAUGHAN: En d'autres termes, vous estimez qu'il en résulte des frais indirects par suite du retard occasionné par la rencontre d'autres trains?

M. POULIOT: Oui, en plus du coût d'exploitation du train.

M. VAUGHAN: Je doute qu'il en résulte des frais additionnels.

M. POULIOT: Cela dépend de la fixation des frais, des dépenses au chapitre du service des voyageurs. Il serait très facile de faire ce calcul. Vous savez ce que coûtent votre charbon, votre locomotive, l'équipe du train. Il faut que vous fassiez entrer en ligne de compte aussi la dépréciation et l'entretien, la somme totale affectée à la réparation de locomotives et à des dépenses de cette nature. Vous pouvez faire ce calcul en divisant les montants totaux pour la réparation ou la visite de locomotives par le nombre de locomotives dans les usines. La chose est possible et vous pouvez établir une moyenne qui constituera une estimation assez précise pour mes fins.

M. COOPER: Nous pourrions vous fournir les chiffres des débours.

M. VAUGHAN: Nous vous procurerons tous les renseignements que nous pouvons recueillir. Je n'ai jamais entendu appeler ce parcours le parcours de la compagnie Fraser, auparavant. Les citoyens d'Edmundston, la compagnie Fraser comprise, ont fait beaucoup de démarches auprès de nous avant que nous établissions ce service.

M. POULIOT: Je me demande si vous présenteriez un relevé de la nature de celui dont je me suis enquis?

M. VAUGHAN: Nous présenterons un tel exposé.

M. POULIOT: Il me reste une autre question. Entendez-vous exploiter le train Fraser l'été?

M. VAUGHAN: Oui, je le pense. Nous n'avons pas pris de dispositions pour le discontinuer.

M. POULIOT: Il y a une autre question très importante qui exige une réponse. Alors, nous allons maintenir le train Fraser, et il va sans dire que nous avons toujours les trains qui arrêtent à toutes les gares. Ils peuvent recueillir des voyageurs pour les wagons-lits dont ils se servent en voyageant entre Edmundston et la ville de Québec. Ce service est discontinué maintenant, mais il nous reste le train de la compagnie Fraser.

M. VAUGHAN: Monsieur Pouliot, nous exploitons ces trains dans le but d'accommoder le public et il va sans dire que nous visons à procurer un service suffisant au plus bas prix.

M. POULIOT: Cela est parfait, monsieur Vaughan. Vous nous avez dit que votre déclaration ne s'inspire pas de source autorisée. J'en conviens avec vous, parce que vous devez agir très prudemment, et vous n'êtes qu'un des employés supérieurs des chemins de fer, tout comme l'un d'entre nous. Vous venez ici chaque année et présentez un rapport de vos opérations, et chaque fois que vous venez ici nous sommes chez nous ici et nous passons toutes ces questions en revue. Ne considérez pas quelque chose comme convenu parce que c'est vous qui l'avez fait. Vous pouvez faire votre déclaration plus tard, mais je ne veux pas que vous soyez trop confiant que la chose est bonne parce que c'est vous qui avez agi. Vous avez pu vous tromper tout comme nous qui siégeons ici au Parlement commettons des erreurs de temps à autre.

M. VAUGHAN: Nous sommes tous sujets à l'erreur, nous ne prétendons pas être infaillibles.

M. POULIOT: Je le sais, mais vous avez dit que le chemin de fer de Témiscouata était une entreprise d'exploitation coûteuse. Nous avons ce train spécial qui fut mis en service, à la demande de quelques gros bonnets de Montréal,—et nous savons quels sont ces gros bonnets,—et je veux gagner mon point et je vais sûrement le gagner.

M. VAUGHAN: Nous vous donnerons tous les renseignements que vous voulez.

M. POULIOT: Je veux que ces renseignements revêtent la forme précise que j'ai exigée. Vous avez fourni ces renseignements au sujet d'un train, vous pouvez les donner pour les autres. Vous avez fait montre de négligence en n'en saisissant pas ce Comité. On devrait nous fournir un relevé et une étude détaillés des recettes et des dépenses d'exploitation des chemins de fer. Vous avez toutes ces données sur votre pupitre et il n'existe pas de raison pour qu'elles ne soient fournies à chaque membre du Comité.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas qu'il y ait un chemin de fer sur le continent nord-américain qui pourrait vous fournir des renseignements sous cette forme. Je suis certain qu'il n'y en a pas.

M. POULIOT: Il n'y a pas d'autre chemin de fer qui soit tenu de venir devant le Parlement. C'est une question tout à fait différente. Nous sommes des membres du Parlement et nous sommes comptables à nos concitoyens pour

l'exploitation de leurs chemins de fer. Je suis prêt à aller jusqu'au bout avec vous dans cette affaire. Je vous ai dit ce que je voulais savoir, et je veux que cette question ainsi que d'autres questions soient tirées complètement au net devant le Comité. Voilà ce que j'entends.

M. VAUGHAN: Nous ferons notre possible pour obtenir les renseignements.

M. POULIOT: Merci.

M. REID: J'ai une question à poser concernant un passage à la page 10. Au troisième paragraphe, sous la rubrique "Généralités", vous dites: "Le département des recherches et du développement continue de jouer un rôle important dans le domaine de l'expansion industrielle. Plusieurs firmes anglaises désireuses de s'établir au Canada maintenant que les restrictions sur l'exportation des capitaux sont un peu moins sévères se sont renseignées auprès de ce département".

Je me demande si vous avez des renseignements concernant cette très importante et riche propriété industrielle située sur votre ligne entre New-Westminster et Vancouver. Il y a eu une forte demande pour des propriétés industrielles de cette nature et elles sont en grande demande à l'heure actuelle. On s'est sans doute abouché avec votre département à ce sujet. Vous avez des centaines d'acres de terrains de valeur, d'emplacements industriels à cet endroit. A mon avis, on devrait mettre ces terrains à la disposition de firmes industrielles de la Grande-Bretagne qui cherchent avec empressement des emplacements de cette nature. Je me demandais si votre département des recherches et du développement s'occupe particulièrement de l'usage de cette propriété.

M. VAUGHAN: Je répondrai en disant tout d'abord que nous ne possédons pas cette ligne. Elle appartient au *Great Northern* et nous y avons des droits de circulation. Nous possédons bien des propriétés plus rapprochées de Vancouver et elles sont en voie d'être développées rapidement. Nous sommes intéressés à encourager de nouvelles industries à s'établir en bordure de nos lignes. Quant à nous, nous nous sommes beaucoup dépensés à développer la propriété de tête de ligne que nous avons à Vancouver. Mais la propriété à partir de notre jonction avec le *Great Northern* jusqu'à New-Westminster ne nous appartient pas et nous ne pouvons faire grand chose à ce sujet parce que nous ne sommes que des locataires du *Great Northern Railway*.

M. GIBSON: Monsieur Vaughan, possédez-vous les droits miniers et pétroliers sur vos terrains dans les Prairies?

M. VAUGHAN: Généralement parlant, nous les possédons. Nous avons perdu certains droits miniers sur des terres, mais nous essayons de les racheter. Nous possédons encore beaucoup de terrains comportant des droits pétroliers et miniers.

M. GIBSON: Constituent-ils des superficies assez étendues?

M. VAUGHAN: Oui.

M. GIBSON: Ils seront tous utilisés à la longue?

M. VAUGHAN: Oui.

M. REID: Une autre question concerne les télégrammes. On a signalé à mon attention que dans le cas de télégrammes en provenance de l'Est et destinés à n'importe quel endroit de Vancouver ou New-Westminster qui sont transmis par les lignes télégraphiques du Pacifique-Canadien, le Pacifique-Canadien acquittera les frais téléphoniques de la livraison alors que le National-Canadien exige l'acquiescement de l'appel téléphonique. Le service télégraphique du National-

Canadien a pour pratique d'appeler le destinataire du message et de lui demander s'il acceptera l'appel avant qu'ils téléphonent le message. Le Pacifique-Canadien n'agit pas de la sorte et cela lui procure un avantage considérable.

M. VAUGHAN: Je vais certainement m'enquérir de cela. Je n'ai jamais entendu parler de cela auparavant. Nous faisons certainement tout en notre pouvoir pour mousser nos affaires et nous acceptons plusieurs messages aux frais du destinataire.

M. REID: Si un télégramme est envoyé à un certain endroit, disons à huit milles de la ville de Vancouver ou de New-Westminster, il arrive d'abord au bureau à New-Westminster ou à Vancouver, et pour qu'il parvienne à la personne à laquelle il doit être livré, il faut lui en téléphoner le contenu.

Or, s'il s'agit du Pacifique-Canadien, il téléphone le texte du télégramme, et si c'est le National-Canadien, le service de ce réseau dit: il y a un télégramme pour vous ici, conviendrez-vous d'acquitter les frais de l'appel, quels que soient ces frais, 10 ou 15 cents,—et si le télégramme est transmis par le Pacifique-Canadien, le Pacifique-Canadien le livre effectivement au destinataire.

M. VAUGHAN: J'y verrai certainement. C'est la première fois que j'en entends parler.

M. REID: J'en sais quelque chose. Je n'aime pas à traiter de choses personnelles, mais j'en ai moi-même fait l'expérience en différentes occasions.

M. POULIOT: Je veux soulever une autre question et la voici: allons-nous avoir de nouvelles gares dans Québec cet été? Je n'ai pas insisté l'an dernier parce qu'il était entendu que la question serait mise à l'étude cette année.

M. VAUGHAN: Je ne suis pas certain si cela figure ou non au budget cette année. M. Cooper m'avise qu'il y a un poste de \$24,000 pour une gare et un entrepôt à marchandises à l'Isle-Verte.

M. POULIOT: La gare à Les Étroits manque encore d'installations de plomberie suffisantes. J'ai écrit à M. Robinson, le vice-président à Moncton, à ce sujet, et aussi au surintendant à Edmundston, et ils étaient d'avis que l'agent n'avait pas besoin de meilleures installations. De plus, M. Robinson m'a dit qu'il y avait un certain nombre de gares sur la ligne qui étaient loin d'être pourvues d'installations aussi bonnes que celles à cet endroit. Je me demande si l'on fait quelque chose en vue d'améliorer la situation à Les Étroits?

M. WALTON: Je n'ai pas vu cette localité dans la liste des travaux de cette année. Nous exécutons un certain nombre de ces petits travaux chaque année, mais je ne vois pas cette entreprise dans la liste.

M. POULIOT: Je vous dirai que je voudrais qu'un nombre assez considérable de gares sur la ligne soient pourvues d'installations de plomberie moderne afin qu'elles puissent constituer des logements convenables pour les agents et leurs familles. Ils ne devraient pas être tenus de se contenter des aménagements grossiers actuels.

M. McCULLOCH: Est-ce que toutes vos locomotives dans l'Île du Prince-Édouard sont maintenant des locomotives Diesel électriques et les trouvez-vous satisfaisantes?

M. VAUGHAN: Non, monsieur; nous n'en avons pas. Nous avons retourné toutes les locomotives et nous n'avons acquitté le prix d'aucune d'elles.

M. McLURE: Elles furent fabriquées au Canada?

M. VAUGHAN: Oui, Kingston. Nous avons confié la commande à cette firme de Kingston qui avait conclu un marché avec la *Baldwin Locomotive Company* pour fabriquer une locomotive d'un modèle qui avait été conçu aux États-Unis, mais ces locomotives n'ont pas donné satisfaction du tout, et nous sommes à prendre des dispositions pour nous procurer des locomotives ailleurs.

M. McLURE: Voulez-vous dire ailleurs au Canada?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que nous puissions les faire fabriquer au Canada.

M. McLURE: La compagnie en affaires à Kingston n'est pas une filiale d'une compagnie des États-Unis portant un nom semblable?

M. VAUGHAN: Non, c'est une compagnie distincte. L'*American Locomotive Company*, de Montréal, est une filiale de l'*American Locomotive Company*; la *Canadian Locomotive Company*, de Kingston, est une compagnie essentiellement canadienne.

M. McLURE: On m'informe que les deux premières locomotives Diesel expédiées ici étaient satisfaisantes?

M. VAUGHAN: Il s'agissait de locomotives General Electric achetées aux États-Unis. Les dix-huit autres n'ont pas donné satisfaction et nous avons refusé d'en accepter livraison. Les fabricants nous ont dit qu'ils pourraient mettre les locomotives dans un état satisfaisant mais ils n'ont pu le faire. Aussi, nous avons refusé d'avoir quoi que ce soit à y voir.

M. McLURE: Cela veut dire que vous ne savez pas si l'exploitation de ces locomotives était moins coûteuse que celle de locomotives d'autres modèles.

M. VAUGHAN: Non, parce que nous n'avons pas fait faire une épreuve convenable. Nous avons fait faire une étude avant de décider d'utiliser des locomotives Diesel dans l'Île, et nos études ont établi nettement que nous réaliserions de fortes économies en employant seulement des locomotives mues par des moteurs Diesel. Toutefois, cette locomotive Diesel fabriquée à Kingston a été pour nous une source d'ennuis.

M. McLURE: Quel est le poids des locomotives que vous employez maintenant?

M. VAUGHAN: Nous essayons de passer une commande pour une locomotive qui n'est guère plus lourde,—une locomotive de 500 ou 600 chevaux-vapeur. Nous avons été fort désappointés parce que nous comptions qu'à l'heure actuelle nous n'aurions que des locomotives Diesel dans l'Île.

M. McLURE: Vous ne donnez pas encore d'état détaillé des frais et des pertes d'exploitation par divisions ou lignes distinctes?

M. VAUGHAN: Non, monsieur, nous ne le faisons pas. Je crois qu'il serait préférable que vous ne sachiez pas ce que coûte l'exploitation ferroviaire dans l'Île.

M. McLURE: Je crois que nous devrions avoir ces données; cela tient au problème.

M. McCULLOCH: Je crois qu'il en résultera en définitive que le réseau devra en revenir aux locomotives à vapeur, et il en résultera que le réseau achètera plus de charbon de nous.

M. NICHOLSON: Nous avons eu une discussion l'an dernier concernant la surcapitalisation du système.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. NICHOLSON: Quels progrès ont été réalisés en ce sens avec le gouvernement depuis l'an dernier? Ne pouvons-nous pas compter sur quelque rectification satisfaisante de la capitalisation?

M. VAUGHAN: Monsieur Nicholson, c'est une question dont la Commission royale sera saisie. Nous comptons obtenir quelque allègement par l'entremise de cet organisme.

M. NICHOLSON: Je suppose que vous ne tenez pas à nous dire quelle sorte de rectification vous aimeriez obtenir?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que nous devrions montrer notre jeu. Nous sommes à préparer un mémoire à l'intention de la Commission royale et il sera présenté en temps et lieu.

L'hon. M. CHEVRIER: Un article précis concernant la capitalisation des Chemins de fer Nationaux du Canada constitue un des ordres de renvoi de la Commission royale.

M. HAZEN: Vous avez fait un exposé passablement long sur cette question en 1946, je crois?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. HAZEN: Et vous avez dit dans cet exposé que vous anticipiez une plus forte diminution de votre chiffre d'affaires en raison de la concurrence des camions et des services aériens. Or, c'était il y a trois ans. Quel a été le résultat? La concurrence des avions et des camions a-t-elle influé davantage sur votre chiffre d'affaires?

M. VAUGHAN: Il résulte incontestablement une certaine diminution du chiffre d'affaires à cause de cette concurrence.

M. HAZEN: Vous avez mentionné un autre facteur en plus de la concurrence des camions et des avions; vous avez parlé de la canalisation du Saint-Laurent. Je suppose que vous avez étudié cette question?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. HAZEN: Quelles recettes comptez-vous perdre si le Saint-Laurent est canalisé?

M. VAUGHAN: Nous avons fait faire une étude approfondie de cette question par notre département de recherches et du développement et notre bureau des économies, parce que nous tenions beaucoup à savoir quel trafic nous perdriions peut-être si le Saint-Laurent était canalisé. Ces deux services ont fait rapport à la suite d'une étude et d'une enquête approfondies qu'ils ne s'attendent pas à ce que le réseau perde un volume d'affaire quelque peu sensible, parce qu'ils estiment qu'il y aura tant de nouvelles industries établies en bordure de cette grande voie fluviale, que les affaires que ces nouvelles industries nous rapporteraient feraient plus que compenser ce que nous pourrions perdre sous d'autres rapports.

M. HAZEN: Quand ce rapport a-t-il été présenté?

M. VAUGHAN: Il a été présenté il y a deux ou trois ans.

M. HAZEN: Est-ce en 1947 ou 1948, ou avant cela?

M. MUTCH: A tout événement, ce fut la conclusion.

M. VAUGHAN: Je me souviens distinctement que la conclusion à laquelle on en est venu ne laissait prévoir aucune forte perte d'affaires. Le rapport a été présenté il y a deux ans mais je ne puis donner de date exacte.

M. MOORE: Le réseau a-t-il constaté depuis le relèvement des tarifs-marchandises une perte appréciable de trafic à cause du détournement d'expéditions par voie du canal de Panama?

M. VAUGHAN: Vous demandez si des expéditions de marchandises qui nous étaient confiées ont été détournées?

M. MOORE: Oui.

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas encore remarqué un tel détournement. Je crois qu'on l'a remarqué aux États-Unis où les tarifs-marchandises ont été augmentés beaucoup plus qu'au Canada.

L'hon. M. CHEVRIER: Il n'y a pas eu de trafic en provenance de Vancouver par voie du canal de Panama.

M. HAZEN: Les expéditions ne commencent-elles pas ce mois-ci?

M. VAUGHAN: Je crois que certaines expéditions sont effectuées de Vancouver par voie du canal de Panama à des ports des États-Unis de l'Est mais il n'y a pas encore eu de marchandises d'expédiées à des ports canadiens de l'Est par voie de Panama.

M. HLYNKA: Étant donné les tarifs inégaux appliqués dans différentes parties du pays, je me demande si le président a quelques observations à faire quant au résultat qu'il y a lieu d'anticiper? Avons-nous quelque solution au problème ou continuons-nous simplement à marquer le pas en soldant des déficits et en maintenant l'inégalité?

M. VAUGHAN: Je crois que cette question est une des raisons pour lesquelles on a institué une commission royale. Cette commission fera enquête sur toutes ces questions et verra si elle peut en venir à quelque conclusion. Elle fera sans doute rapport au gouvernement en temps et lieu.

M. HLYNKA: Étant donné votre expérience, avez-vous quelque observation à faire quant aux mesures qui peuvent être prises?

M. VAUGHAN: La seule observation que je puisse faire actuellement au Comité est que nous ne pouvons survivre sous le régime des tarifs actuels. Il faut que nos tarifs-marchandises soient relevés autrement nous subirons d'autres pertes.

M. HLYNKA: Une augmentation des tarifs-marchandises ne fera pas disparaître l'inégalité qui existe entre certaines parties du pays, et toute cette affaire exaspère profondément nos gens.

M. VAUGHAN: Ce sont des questions que la Commission des Transports a constamment à l'étude. Il faudra que nous nous en remettions en toute confiance à cet organisme à la lumière des preuves soumises par les chemins de fer, les provinces, les expéditeurs et tous les intéressés. Quant à notre réseau, l'une des causes de nos pertes tient à nos charges fixes très onéreuses et cette question sera présentée à la commission royale.

L'hon. M. CHEVRIER: Quant aux inégalités dont parle M. Hlynka, nous savons que les opérations sous le régime de la Loi des chemins de fer influent sur beaucoup de gens. Quand vous tenez compte du fait que l'augmentation des tarifs-marchandises au Canada ne s'est chiffrée qu'à 21 p. 100 jusqu'à présent, comparativement à une hausse de 60 p. 100 au Royaume-Uni et au moins 55 p. 100 aux États-Unis, il n'y a guère lieu de trop se plaindre. C'est un fait qui est particulièrement important. Bien que la demande d'un relèvement des tarifs ait été présentée il y a près de deux ans, le relèvement n'a été appliqué

qu'à compter d'avril 1948. Cela veut dire que les chemins de fer canadiens ont continué à fonctionner tout près de 18 mois sous le régime des anciens tarifs tandis qu'aux États-Unis, l'*Interstate Commerce Commission* a ordonné des relèvements provisoires qui ont été appliqués presque immédiatement.

M. HLYNKA: Ce que vous dites peut être vrai par application à la situation d'ensemble, mais le problème qui me préoccupe et qui préoccupe également les gens de l'Ouest se conçoit simplement. Pourquoi les citoyens de l'Alberta, de la Colombie-Britannique, de la Saskatchewan et du Manitoba devraient-ils porter plus que leur part du fardeau? Voilà la question, et pour quelque raison il semble difficile d'en faire comprendre la portée. J'ai discuté cette question dans l'enceinte de la Chambre et hors la Chambre. Nous ne nous plaignons pas des tarifs au regard de la situation d'ensemble parce que les citoyens du Canada doivent certainement solder le déficit. Notre plainte tient simplement au fait que les provinces Maritimes ou les provinces de l'Ouest sont appelées à porter plus que leur part du fardeau.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est une question discutable. Je crois que l'enquête de 1927 a indiqué que ce n'était pas le cas.

M. HLYNKA: Il est dit nettement dans le rapport que l'ancien premier ministre du Manitoba, le ministre actuel de la Justice, a présenté à la Commission des Transports il y a un an, que le fardeau porté par les citoyens de la partie du pays située à l'ouest de Fort-William dépassait de beaucoup la proportion qu'il aurait dû constituer. Cette déclaration était incorporée à l'exposé de l'honorable M. Garson à la Commission des Transports. Il avait des preuves précises en main et j'ai cité son mémoire sur le parquet de la Chambre. Nous soutenons que nous ne pouvons tenir à ce compte, et tant que l'inégalité n'est pas enlevée les gens ne seront jamais satisfaits car la situation actuelle leur cause un préjudice.

L'hon. M. CHEVRIER: Si nous examinons la situation dans son ensemble il n'y a pas que la question que vous mentionnez, mais il y a aussi la situation des taux pour le grain qui existent depuis 1897 sans aucun changement. Les chemins de fer estiment que le temps est venu où ils devraient toucher une augmentation relativement à ces entrepôts. Le gouvernement n'est pas de cet avis.

M. MAYBANK: Il vous faudra surmonter d'abord un grand nombre de difficultés.

L'hon. M. CHEVRIER: Cela se peut, monsieur Maybank. Vous n'étiez peut-être pas présent à la séance du Comité lorsque cette question fut discutée, mais j'essaie de faire ressortir en ce moment, quand quelqu'un parle d'inégalité par rapport à une localité, qu'il songe, je suppose, à un certain groupe de tarifs, mais il faut tenir compte de toute la situation. Il faut tenir compte non seulement des tarifs transcontinentaux, mais aussi de la différence des tarifs de transport dans les montagnes et d'autres questions.

M. HAZEN: Depuis quand les taux pour le grain existent-ils?

L'hon. M. CHEVRIER: Depuis 1897.

M. MUTCH: Il convient de signaler à cette étape que les zones dans lesquelles le réseau effectue son exploitation à moins de frais sont celles où les tarifs sont les plus élevés. Les gens au nom desquels M. Hlynka et moi parlons contribuent leur quote-part, et vous devez ajouter à vos chiffres leur part de la

subvention de \$33,500,000. Je préfère appeler ce déficit une subvention, mais vous pouvez l'appeler ce que vous voulez. C'est le chiffre au bas de la page 5 du rapport. Toute cette question d'inégalité n'est pas présentée quand vous vous en tenez aux observations de M. Hlynka tant que vous n'ajoutez pas la part de ces \$33,500,000 payés par les citoyens des Prairies et des provinces de l'Ouest. Cependant, nous serions peut-être malavisés, étant donné la nature urgente de quelques-unes des autres questions qui nous préoccupent, d'essayer de résoudre le problème dans cette enceinte ou d'effectuer quelques autres travaux de replâtrage en public.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous avons essayé de régler cette question tout d'abord en demandant à la Commission des Transports d'établir une échelle de tarifs-marchandises applicables à tout le pays, puis en demandant à la Commission royale de faire enquête sur tout le sujet afin de s'assurer s'il est possible d'avoir raison des plaintes par voie de modifications apportées à la Loi des chemins de fer ou par d'autres moyens.

M. HLYNKA: J'essayais d'obtenir une opinion de M. Vaughan sur tout ce problème parce qu'il me semble que nous n'avons fait que tourner autour de cette question depuis deux ans, le problème demeure et nous nous endettons. A moins que nous n'abordions toute la question de front, il ne nous restera qu'à accuser des déficits et à les combler, mais l'inégalité persiste et les gens continuent à être mécontents.

M. VAUGHAN: La Commission des Transports est toujours saisie de la question et c'est au sein de ce Tribunal qu'il convient de la débattre. Chaque province a une idée différente de ce qui constitue l'inégalité. Chaque province prétend qu'elle est l'objet d'une distinction injuste et il me semble que quelque corps juridique, la Commission des Transports ou la commission royale doit décider si de fait il y a inégalité et ce qu'il importe de faire pour la faire disparaître si elle existe.

M. HLYNKA: J'étais sur le point de mentionner un autre sujet qui concerne le service dans l'Ouest canadien. Nous constatons par la lecture de ce rapport que des voitures neuves ont été fabriquées et affectées au service. Sur notre petite ligne,—et quelques-unes de ces lignes sont assez importantes, telle la ligne qui se prolonge d'Edmonton à Lloydminster—, les gens doivent voyager dans une de ces voitures démodées qui comptent 35 à 50 ans d'existence. Les gens du district qui voyagent par cette ligne estiment qu'ils ont droit à quelques-unes des nouvelles voitures dont ils prennent connaissance par la voie des journaux. La plainte au sujet des vieilles voitures n'est pas limitée à l'Ontario et au Québec; elle vient aussi de ces vieux districts qui ont droit à un service et à un roulant quelque peu meilleurs.

M. VAUGHAN: Nous avons essayé de diviser le matériel roulant le mieux possible eu égard au service requis. Faites-vous allusion aux voitures faisant partie des trains d'entier parcours à l'ouest de Winnipeg?

M. HLYNKA: Il s'agit du train quotidien. Une voiture neuve est affectée de temps à autre au service, mais règle générale, il faut voyager dans une de ces vieilles voitures qui roulent avec fracas.

M. WALTON: J'en conclus, monsieur le président, que M. Hlynka parle des trains numéros 5 et 6. Nous avons de belles voitures à voyageurs et d'excellents wagons-lits dans ce train mixte. Cependant, la difficulté tient au fait que nous

n'avons pas encore suffisamment de matériel et nous faisons notre possible. Le matériel vraiment moderne est bien loin de répondre aux besoins.

M. NICHOLSON: La page 5 traite des dommages causés par les inondations en Colombie-Britannique et dans les Prairies. Je me demande si M. Vaughan pourrait nous indiquer à combien se chiffre les dommages?

M. VAUGHAN: Vous entendez les dommages causés par les inondations?

M. NICHOLSON: Quel serait le chiffre total des dommages imputables aux inondations?

M. VAUGHAN: Nous mentionnons un chiffre de \$2,900,000 dans le rapport, mais ce chiffre est loin de couvrir le coût total parce que nous n'avons pas encore réparé tous les dommages causés par les inondations. Il reste beaucoup de travail à faire pour rétablir les lignes dans l'état où elles étaient avant les inondations.

M. NICHOLSON: Quel serait le chiffre total des dommages?

M. VAUGHAN: Nous avons estimé que les dommages pourraient se totaliser par 10 millions de dollars.

M. NICHOLSON: Vous mentionnez à la page 5 que le service à Vancouver a été interrompu du 29 mai au 29 juin?

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. NICHOLSON: Est-ce la période durant laquelle le service fut discontinué sur votre ligne?

M. VAUGHAN: Nous avons dévié la circulation de nos trains sur la ligne du Pacifique-Canadien quand elle était ouverte.

M. NICHOLSON: On a remarqué, je crois, que le chemin de fer Pacifique-Canadien remet ses lignes en état de service beaucoup plus rapidement que le National-Canadien.

M. VAUGHAN: Sa ligne fut moins éprouvée que la nôtre. Nos voies, sur de longs parcours, étaient recouvertes d'eau.

M. NICHOLSON: Quel retard s'est produit avant que le National-Canadien commence les travaux de réparation?

M. VAUGHAN: Les travaux ont été commencés immédiatement après le retrait des eaux. Le National-Canadien s'est mis à la tâche aussi rapidement que le Pacifique-Canadien, mais nous avons plus de réparations à effectuer.

M. WALTON: Le plus grand retard que nous avons subi fut causé par la perte du pont en acier sur la rivière North Thompson, à l'ouest de Kamloops. Autant que je sache, le chemin de fer Pacifique-Canadien n'a pas perdu de pont en acier.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser d'autres questions à M. Vaughan touchant le rapport qu'il a présenté?

M. POULIOT: Si on me le permet, je voudrais faire suite à la question que j'ai posée à M. Vaughan, il y a un instant, concernant le chemin de fer de Témiscouata. Je voudrais connaître le nombre de voyageurs transportés entre Edmundston et la ville de Québec, et entre la ville de Québec et Edmundston. Je voudrais obtenir des renseignements semblables au sujet des wagons-lits isolément si c'est possible. Maintenant pour ce qui regarde le service entre Montréal et Québec et vice-versa, je dois vous demander, monsieur Vaughan, quel est le titre propre du chef de l'usine de force motrice de votre réseau.

M. VAUGHAN: Le chef est appelé le chef de la force motrice et du matériel.

M. POULIOT: Est-il jamais appelé surintendant des usines?

M. VAUGHAN: J'en déduis que vous ne songez pas au premier dirigeant à Montréal mais plutôt aux chefs des usines régionales.

M. POULIOT: J'ai particulièrement à l'esprit les usines mêmes.

M. VAUGHAN: Quelques-uns des dirigeants sont appelés des maîtres-mécaniciens et quelques-uns sont appelés des surintendants d'usines.

M. POULIOT: J'avais l'impression que tous étaient des surintendants, sauf un, et il est appelé contremaître général. Il y a M. Mélançon, gérant des travaux, à Montréal; M. Walker, surintendant des usines, à Moncton; M. Dunlop, surintendant des usines de force motrice, à Leaside; M. McCready, surintendant des usines à wagons, à London; M. Mackinnon, surintendant des usines de force motrice, à Stratford; M. Thompson, surintendant des usines de force motrice, à Transcona; M. Brown, surintendant des usines à wagons, à Transcona; M. Buskard, surintendant des usines de force motrice, à Fort-Rouge; M. Cooke, surintendant des usines à wagons, à Fort-Rouge; M. Askew, surintendant des usines à wagons, à Fort-Huron; M. Selbee, surintendant de la force motrice et du matériel, à St-Albans.

Or, comment se fait-il que M. Bourdeau, qui est chef de l'usine de force motrice à la Rivière-du-Loup, est simplement appelé contremaître général et n'est pas désigné sous le nom de surintendant?

M. VAUGHAN: Je suppose que c'est parce qu'il y a moins d'employés à cet endroit.

M. WALTON: C'est la raison. C'est la plus petite usine.

M. POULIOT: Je sais qu'il existe des usines ailleurs qui ne jouissent pas des mêmes privilèges. Auriez-vous la bienveillance de me renseigner sur le personnel de toutes les autres usines?

M. WALTON: Nous pouvons vous procurer ces renseignements.

M. POULIOT: Je voudrais connaître le personnel effectif. Nous avons eu beaucoup de difficultés dans notre région. La situation paraît s'être améliorée quand M. J. P. Johnson était vice-président et gérant général et avoir empiré après son départ pour Winnipeg. Il semble toutefois que la plupart des dirigeants fassent preuve de fanatisme. Je pourrais vous décrire ce qui est arrivé en certaines occasions, mais je n'empiéterai pas sur le temps du Comité. Les préventions ont libre cours à Moncton. Ne saviez-vous pas cela? Vous avez certainement dû recevoir des représentations de la fraternité qui s'est plainte du fanatisme dont certains employés supérieurs ont fait montre à cet endroit?

M. VAUGHAN: Je n'ai rien entendu à ce sujet.

M. POULIOT: Je suis surpris de vous entendre dire cela. Vous pouvez vous enquérir auprès des chefs des syndicats et ils vous diront que la situation s'est améliorée quelque peu après le départ de M. Johnson, mais ils sont maintenant plus mal partagés que jamais.

M. VAUGHAN: Sous quel rapport?

M. POULIOT: En refusant une occasion d'avancement à un Canadien français parce qu'il est Canadien français. J'imagine que si M. Bourdeau s'était appelé Smith ou Brown il serait surintendant de l'usine au lieu d'être contremaître général, mais on lui refuse le titre de surintendant simplement parce qu'il porte un nom français. Laissez-moi vous dire que cette situation est générale et non pas exceptionnelle. J'ai vu des mémoires préparés par la

Fraternité et par beaucoup de gens là-bas, et ils se plaignent de la façon dont la régie de la région de l'Atlantique les traite. Je vous dis cela maintenant parce que vous deviez certainement en connaître quelque chose avant que j'en parle.

M. VAUGHAN: Nous allons nous en enquérir, mais permettez-moi de dire que nous n'avons jamais rien entendu de la sorte auparavant.

M. EMMERSON: Je ne puis certainement pas convenir de ce que dit M. Pouliot, et je crois que la plupart des Acadiens employés à Moncton se rallieraient vraisemblablement à votre opinion, monsieur Vaughan. Quant aux employés supérieurs que M. Pouliot a mentionnés, je ne crois pas qu'il y a lieu de dire que ce sont des fanatiques. J'ai constaté que les gens sont traités très équitablement à cet endroit.

M. POULIOT: Ils frémissent d'horreur quand ils entendent quelqu'un parler français.

M. VAUGHAN: Je crois qu'une bonne proportion de nos employés à Moncton est composée de Canadiens français.

M. POULIOT: Cela se peut, mais ils occupent des positions sans importance. Tout comme à Montréal, les Canadiens français occupent les emplois inférieurs. Ils n'ont pas d'occasion d'avancement et vous devez le savoir.

M. VAUGHAN: Je n'en conviens pas avec vous à ce sujet.

M. POULIOT: Vous n'avez qu'à consulter l'annuaire du téléphone.

M. WALTON: J'ai certains chiffres qui se rattachent aux observations faites par M. Pouliot. J'ai une liste des employés de certaines usines.

A l'usine de Moncton, on compte 1,140 employés dans le service de force motrice. Le service des wagons comprend 547 employés.

Il y a 304 employés dans l'usine à wagons de Leaside. Dans les usines à wagons de London, il y a 862 employés. On en compte 1,173 dans l'usine de force motrice de Stratford. Dans l'usine de force motrice de Fort-Rouge,—c'est-à-dire, à Winnipeg,—il y a 748 employés. Le nombre des employés dans les usines à wagons de Fort-Rouge se chiffre à 666.

A Transcona, on compte 1,161 employés dans l'usine de force motrice et 1,264 dans les usines à wagons. A Montréal, il y a 1,687 employés dans les usines de force motrice et 1,303 dans les usines à wagons.

A la Rivière-du-Loup, il y a 196 employés d'usines et 112 employés de remises à locomotives, soit un total de 308.

M. POULIOT: Eh bien, combien y a-t-il d'employés dans les usines de force motrice de l'Ouest canadien en plus de celles que vous avez énumérées?

M. WALTON: Je vous ai mentionné les usines de Transcona et de Fort-Rouge.

M. POULIOT: Ce sont les usines importantes. Il y en a deux autres dans l'Ouest.

M. WALTON: Il y en a une dirigée par un contremaître général. Mais votre observation, si j'ai bien compris, se rapportait au fait qu'il y avait un contremaître général à la Rivière-du-Loup.

M. POULIOT: Oui, au lieu d'avoir le titre de surintendant. Vous nous avez dit qu'il y a des surintendants dans les usines de force motrice et les usines à wagons.

M. WALTON: Oui. C'est la raison pour laquelle je vous ai donné les chiffres précis.

M. POULIOT: Y a-t-il d'autres usines à wagons dans l'ouest?

M. WALTON: Oui, à Transcona et à Fort-Rouge.

M. POULIOT: Oui, et il y en a d'importance secondaire telles que celles qu'on trouve en Colombie-Britannique.

M. WALTON: Oui, mais elles ne sont pas classées comme des usines à réparations.

M. POULIOT: Mais l'usine de la Rivière-du-Loup se trouve dans cette catégorie.

M. WALTON: Oui, elle tombe dans cette catégorie.

M. POULIOT: Et des travaux de réparation sont exécutés à la Rivière-du-Loup?

M. WALTON: Oui.

M. POULIOT: Alors, pourquoi ne tient-on pas tout aussi compte du travail exécuté à la Rivière-du-Loup que l'on tient compte du travail exécuté en d'autres endroits?

M. WALTON: Je répondrai à cette question, monsieur, en disant que les travaux sont beaucoup plus considérable là où il y a un grand nombre d'employés.

M. POULIOT: Et si nous avons un nombre plus restreint d'employés,—vous devez vous rappeler, monsieur Walton, de la difficulté que nous avons éprouvée à retenir nos employés quand les usines de St-Malo ont été fermées. Vous avez dû voir la correspondance qui a été échangée avec M. Hungerford à ce sujet vers cette époque.

M. WALTON: Vous vous souviendrez peut-être d'être venu me voir à ce sujet, et j'ai dit que nous enverrions des machines, du matériel et un nombre convenable d'employés à la Rivière-du-Loup.

M. POULIOT: Vous vous êtes prêté de très bonne grâce à mes demandes, mais vous devez vous rendre compte des difficultés que j'ai éprouvées à obtenir ce que vous m'avez donné.

M. WALTON: Mais on a tenu parole quand même.

M. POULIOT: Oui. Je vous en suis reconnaissant, et je le reconnais publiquement.

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

M. MOORE: Le National-Canadian a pris le chemin de fer de la baie d'Hudson à son compte le 1er août. Je voudrais savoir si le National-Canadien a pris quelques mesures dans le but d'augmenter le chiffre d'affaires sur le parcours de ce chemin de fer. Comme vous le savez, l'exploitation de ce chemin de fer s'est toujours soldée par un déficit depuis sa construction vers 1930 ou 1932.

M. VAUGHAN: La situation quant au trafic n'a guère changé. Nous transportons toujours toutes les marchandises qui sont expédiées par ce chemin de fer, et nous fournissons les tarifs et d'autres renseignements sur les expéditions par voie de Churchill, par l'entremise de notre bureau de Londres, Angleterre et ailleurs. Il n'y a guère autre chose que nous puissions faire à cet égard.

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

M. HAZEN: Quelle proportion de vos intérêts doit être acquittée en numéraire des États-Unis?

M. COOPER: 70·29 p. 100 sont payables de trois façons.

M. HAZEN: Vous dites que 70·29 p. 100 sont payables en numéraire des États-Unis?

M. COOPER: Oui. Les intérêts sont payables en numéraire des États-Unis, en numéraire canadien ou en sterling.

M. HAZEN: A combien s'est chiffrée la somme que vous avez versée effectivement l'an dernier en numéraire des États-Unis?

M. COOPER: Je ne pourrais répondre à cette question à l'instant.

M. VAUGHAN: Nous pouvons vous procurer ce renseignement.

M. HAZEN: J'entends la somme que vous avez dû verser pour obtenir du numéraire des États-Unis. Devez-vous vous adresser à la Commission de contrôle du change étranger pour obtenir ce numéraire? Devez-vous verser le prix du change, ou comment obtenez-vous le numéraire?

M. COOPER: Nous nous adressons à la Commission de contrôle du change étranger, nous en achetons le numéraire et nous payons une surtaxe de $\frac{1}{2}$ de 1 p. 100.

M. HAZEN: Vous dites qu'il ne vous en coûte que $\frac{1}{2}$ p. 100 pour obtenir le numéraire dont vous avez besoin? La somme se chifferait-elle à \$20,000,000?

M. COOPER: Pour le change au compte des intérêts?

M. HAZEN: Oui.

M. COOPER: Je ne le crois pas. La somme varierait de \$15,000,000 à \$16,000,000.

M. HAZEN: Et vous dites que le change vous coûte un et un demi p. 100?

M. COOPER: Non, monsieur. Un demi p. 100.

M. HAZEN: Vous avez mentionné dans votre rapport la destruction par le feu des hangars à marchandises de la gare Bonaventure, à Montréal.

M. COOPER: Oui.

M. HAZEN: Vous aviez votre propre assurance?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. HAZEN: Tout d'abord, quelle fut la cause de cet incendie? Le savez-vous?

M. WALTON: L'incendie fut causé par la négligence de certains employés qui essayaient de réparer un tuyau à essence obstrué dans un camion, dans un endroit où l'allée était encombrée, et à proximité des hangars à marchandises.

M. HAZEN: Et vous aviez votre propre assurance?

M. COOPER: Oui.

M. HAZEN: Combien vous êtes-vous payés, pour ainsi dire, à même votre fond d'assurance.

M. COOPER: Nous avons pris \$1,829,000 à même le fonds d'assurance à cause de cet incendie.

M. HAZEN: Je passe maintenant à la page 12 où je relève le sous-titre Fonds d'assurances. Ce fonds serait-il réduit de ce montant à cause de l'incendie de l'an dernier?

M. COOPER: Non, monsieur, parce que nous avons reconstitué ou plutôt rétabli le fonds. Nous l'avons rétabli à son chiffre normal, soit \$12,000,000, en imputant sur le compte des recettes et en créditant le fonds d'assurances.

M. HAZEN: J'ai devant moi le rapport des vérificateurs et j'ai pensé qu'il devait en être ainsi parce qu'ils disent que la somme de \$1,783,000 fut imputée sur les recettes des chemins de fer.

M. COOPER: Oui.

M. HAZEN: Et elle est portée au crédit des réserves, et cette somme suffit à rétablir le fonds à \$12,000,000.

M. COOPER: Précisément.

M. HAZEN: Mais apparemment quand vous examinez la page 13, la somme est de \$13,486,000. A quoi cela tient-il?

M. COOPER: Le chiffre dans le bilan représente deux postes. Un est l'excédent de la réserve, qui s'établit à \$12,000,000, et le solde représente des réclamations imputables sur la réserve qui n'avaient pas été acquittées le 31 décembre. Si toutes les réclamations avaient été acquittées, le chiffre figurant au bilan serait réduit de \$1,486,000 environ.

M. HAZEN: Oui, je le vois. Je voudrais poser une question maintenant concernant l'embranchement qui va de Barraute vers Kiask-Falls, au nord. Votre rapport dit que cet embranchement a été construit jusqu'au mille 39·2 et ouvert à l'exploitation le 28 février 1949. Je suppose qu'il est trop tôt pour présenter un rapport quelconque sur les recettes de cette ligne?

M. VAUGHAN: L'exploitation n'a été commencée que tout récemment.

M. COOPER: Nous n'avons pas d'état sur les recettes.

M. HAZEN: Combien a coûté la construction de cette partie de la ligne?

M. COOPER: Elle a coûté \$2,621,000 à la fin de 1948, et nous comptons en effectuer le parachèvement durant 1949 au coût estimatif de \$612,000.

M. HAZEN: C'est-à-dire, jusqu'au mille 39·2?

M. COOPER: Oui.

M. HAZEN: Avez-vous l'intention de prolonger la ligne, ou ce mille en constitue-t-il l'extrémité?

M. VAUGHAN: Le jour viendra où on la prolongera peut-être, mais nous ne projetons pas de la prolonger actuellement.

M. HAZEN: Quand vous en avez commencé la construction, l'intention était de la construire au delà du mille 39·2?

M. VAUGHAN: La Loi édictée par le Parlement stipulait 55 milles.

L'hon. M. CHEVRIER: La Loi édictée par le Parlement prévoyait un parcours de plus de 39·2 milles. M. Vaughan dit 55 milles.

M. VAUGHAN: Oui, 55 milles, mais nous n'avons pas l'intention de construire tout ce parcours maintenant.

M. HAZEN: Vous avez déjà dépensé \$2,621,000, et vous estimez qu'il en coûtera une somme additionnelle de \$612,000 pour parachever la ligne. Cela constituerait une somme de \$3,000,000 en chiffres ronds.

M. COOPER: \$3,234,000.

M. HAZEN: Comment ce chiffre se compare-t-il au coût estimatif de la ligne avant que vous en commenciez la construction?

M. COOPER: Le montant n'excède pas l'estimation. En réalité, les \$612,000 constituent le reste de l'estimation. L'estimation primitive s'établissait à \$3,234,000. Nous en avons dépensé \$2,621,000 jusqu'à la fin de 1948, et nous comptons dépenser le reste en 1949, de sorte que nous comptons que les dépenses en 1949 ne dépasseront pas l'estimation primitive.

M. HAZEN: Je parle du coût estimatif de la ligne. Je me demande si nous parlons de la même chose. Je parle du coût estimatif de la ligne, de la somme que vous avez calculé que la ligne coûterait avant que vous en commenciez la construction.

M. COOPER: Le coût estimatif de la ligne fut de \$3,234,000.

M. HAZEN: Puis-je poser une question au sujet de l'immeuble de l'Aviation internationale au sujet de laquelle nous avons eu quelques discussions par les années passées. L'édifice et situé à Montréal. On compte qu'il pourra être occupé en juillet 1949?

M. COOPER: C'est exact.

M. HAZEN: Combien a-t-il coûté à la fin de 1948?

M. COOPER: \$2,118,000.

M. HAZEN: A combien en estimez-vous le coût éventuel?

M. COOPER: A \$4,111,000.

M. HAZEN: Eh bien, le coût a augmenté considérablement en comparaison de votre ancienne estimation.

M. COOPER: Il a augmenté, monsieur Hazen, mais je ne crois pas qu'il y a lieu de s'étonner de cette augmentation. L'estimation que je vous ai donnée il y a deux ans était, je crois, de \$3,572,000.

M. HAZEN: C'est le chiffre que j'ai ici.

M. COOPER: Oui. L'an dernier j'ai relevé l'estimation à \$3,840,000. Et je la porte maintenant à \$4,111,000.

M. HAZEN: Cela représente moins d'un demi-million de dollars.

M. COOPER: C'est une augmentation de \$540,000, comparativement au chiffre donné il y a deux ans et demi.

M. HAZEN: C'est une augmentation de plus de 15 p. 100.

M. COOPER: Oui, une augmentation de 15 p. 100 qui est inférieure à la hausse générale du coût de la construction.

M. HAZEN: Quelle est la situation en ce qui concerne la location de cet immeuble? Avez-vous conclu avec le gouvernement fédéral un accord en vertu duquel il louera cet immeuble de vous?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. HAZEN: Quand cet accord est-il intervenu?

M. COOPER: Les conditions ont été arrêtées il y a déjà assez longtemps, mais l'exécution de l'accord remonte, je crois, tout au plus à un mois ou deux.

M. HAZEN: L'accord stipule-t-il le loyer que le gouvernement fédéral versera?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. HAZEN: Quel est le montant du loyer?

M. COOPER: Le loyer est au taux de \$3.25 le pied. Nous parlons, monsieur Hazen, de l'espace à louer au gouvernement fédéral pour le compte de l'O.A.C.I., c'est-à-dire, de l'organisation de l'aviation civile internationale.

M. HAZEN: Comment l'appellez-vous?

M. COOPER: L'O.A.C.I.

M. HAZEN: J'ai dégagé de ce que vous avez dit l'an dernier que le gouvernement allait louer cet immeuble ou vous garantir le loyer.

M. COOPER: Le gouvernement a loué l'espace qu'occupera cette organisation en particulier, mais cela ne comprend pas tout l'édifice.

M. HAZEN: Non. Vous nous avez dit, l'an dernier, que l'espace comprendrait six étages.

M. COOPER: C'est ce que comporte l'accord que nous avons conclu. Ces six étages comprennent 91,020 pieds carrés, et le loyer est de \$3.25 le pied. Le loyer annuel est de \$295,815, et le bail est pour une période de 20 ans.

M. HAZEN: Que fait-on de l'espace dans le reste de l'édifice?

M. COOPER: Les deux étages suivants sont loués aux Lignes aériennes Trans-Canada.

M. NICHOLSON: Au même loyer?

M. COOPER: Oui, à \$3.25 le pied.

M. HAZEN: Ce bail est fait entre vous et les Lignes aériennes Trans-Canada?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. HAZEN: Vous ne l'avez pas donné à bail au Gouvernement?

M. COOPER: Non, monsieur.

M. HAZEN: Quel loyer en retirez-vous?

M. COOPER: Nous recevons \$3.25 le pied et il y a 30,225 pieds carrés.

M. HAZEN: A combien cela revient-il?

M. COOPER: Le loyer annuel est de \$98,231. Et il y a plus que cela. Nous avons loué de l'espace à l'Association internationale des transports aériens; I.A.T.A.

Le PRÉSIDENT: Il est maintenant une heure, monsieur Hazen.

M. HAZEN: Peu m'importe, cela ne me fait rien.

Le PRÉSIDENT: Si vous n'en avez pas beaucoup plus long à dire, vous pouvez continuer tout de suite.

M. HAZEN: Êtes-vous prêt à me donner les noms des locataires et des loyers qu'ils paient?

M. COOPER: Sûrement, que je le puis maintenant. L'I.A.T.A. paiera \$3.25 le pied. Elle a 10,266 pieds de superficie.

M. VAUGHAN: Nous ferions peut-être mieux de les consigner au compte rendu pour vous.

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

M. HAZEN: Les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien en ont-elles loué une partie?

M. COOPER: Oui.

M. HAZEN: La B.O.A.C.?

M. COOPER: Elle n'est pas encore entrée.

M. HAZEN: Y aura-t-il de la place pour elle quand elle viendra.

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. HAZEN: Vous mentionnez une compagnie appelée la K.L.M., la Ligne aérienne hollandaise. Est-elle entrée?

M. COOPER: Nous comptons qu'elle le fera.

M. HAZEN: Elle n'est pas encore entrée?

M. COOPER: Non, monsieur.

M. HAZEN: La liste que vous consignerez au compte rendu révélera-t-elle leurs noms?

M. COOPER: Je puis donner la liste des baux dont on est convenu, mais qui n'ont pas tous été exécutés. Par exemple, j'ai reçu des lettres des Lignes aériennes du Pacifique-Canadien acceptant les conditions et nous avons conclu un arrangement avec la Banque de Montréal.

L'hon. M. CHEVRIER: Le bail n'est pas fini, mais l'engagement est pris. S'il n'y a pas de bail enregistré, il y a du moins une entente verbale et l'on passera un nouveau bail en temps opportun.

M. COOPER: Oui.

M. HAZEN: Vous nous avez dit l'an dernier que les loyers que vous retireriez de cet immeuble seraient suffisants pour amortir le coût de l'immeuble en trente et une années.

M. COOPER: Oui, monsieur. Je le pense encore.

M. HAZEN: Les baux que vous avez passés jusqu'ici sont-ils suffisants pour produire un loyer assez élevé pour amortir le coût de l'immeuble en trente et une années?

M. COOPER: Oui, monsieur, quand nous aurons rempli l'immeuble. Il y a un étage qui n'est pas encore tout occupé.

M. HAZEN: Je vois, il y a encore un contrat à passer?

M. COOPER: Il y a un étage qui n'a pas été loué en entier, mais des pourparlers sont en cours.

M. VAUGHAN: Je dirais, monsieur Hazen, que neuf étages ont été loués à bail. Ils logent les lignes aériennes et les organisations dont nous avons parlé sur un peu plus que neuf étages. Franchement, nous avons reçu des demandes pour plus que l'espace de l'immeuble que l'on peut consacrer à des bureaux.

L'hon. M. CHEVRIER: Combien l'immeuble a-t-il d'étages, monsieur Vaughan?

M. COOPER: Il y en a dix.

M. VAUGHAN: Et des baux ont été signés à l'égard de neuf étages et demi?

M. HAZEN: Le ministre pourrait-il nous dire quand la Commission royale siégera?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne puis rien ajouter à ce que j'ai dit à la Chambre, soit que le président compte commencer les séances à la fin d'avril.

M. NICHOLSON: Une autre question avant l'adoption du rapport, monsieur le président. Pouvez-vous nous donner un rapport sur la situation des terrains qui appartiennent encore au chemin de fer, la superficie des terrains vendus et de ceux qui restent, ainsi que sur le type de terrains?

M. VAUGHAN: Nous produirons un état à ce sujet pour consignation au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Le Comité veut-il adopter ce rapport?

M. HAZEN: Nous avons encore une ou deux questions à poser. Quels sont les administrateurs de l'Association internationale des transports aériens? Avec qui traitez-vous?

M. COOPER: Avec le docteur Warner, le président, et avec ses collègues de l'administration.

M. HAZEN: Je voudrais bien avoir ces renseignements avant l'adoption du rapport.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est un organisme spécialisé d'envergure internationale. C'est un organisme spécial de l'Organisation des Nations Unies auquel tous les pays appartiennent. Le Canada y est représenté. C'est un organisme international.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, donnez-vous votre approbation?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: La séance est suspendue jusqu'à 4 heures cet après-midi.

A 1 h. cinq de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures le même jour.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Silence, messieurs. Maintenant, messieurs, nous avons discuté le rapport personnel de M. Vaughan au ministre et nous l'avons adopté. Nous demanderons à M. Cooper de discuter du bilan en général, puis nous voudrions peut-être lui poser quelques questions. Le bilan est aux pages 12 et 13 du présent rapport et l'état des revenus d'ensemble, à la page 4. Par les années passées, nous avons eu quelques minutes de discussion avec vous, monsieur Cooper, et nous avons ensuite posé des questions à son sujet. Nous ferons cela et, ensuite, nous passerons aux autres comptes, page par page, jusqu'à la fin.

M. COOPER: Le bilan d'ensemble se trouve aux pages 12 et 13 et se lit comme il suit:

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
PRESS

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1948.

ENSEMBLE DU RÉSEAU

ACTIF	PASSIF
PLACEMENTS:	ACTIONS:
Immobilisations en voie et matériel..... \$2,071,912,912.66	Actions de filiales entre les mains du public..... \$ 4,567,540.00
Améliorations aux pro- priétés louées..... 2,465,306.59	DETTE À LONG TERME:
Propriétés diverses..... 64,535,010.15	Dettes consolidées non échues:
	Entre les mains du public..... \$ 573,782,649.96
	A titre de placement dans des fonds spé- ciaux..... 10,450,008.06
	584,232,658.02
Fonds de capital et au- tres fonds de réserve:	PRÊTS DE L'ÉTAT..... 760,494,825.11
Valeurs du réseau au pair..... \$ 841,500.00	EXIGIBILITÉS:
Autres actifs au prix de revient..... 17,856,704.32	Reliquats à payer, trafic et service des wagons—crédit..... \$ 8,781,530.00
	Comptes apurés et salaires à payer..... 24,289,710.43
	Divers comptes à payer..... 8,070,552.60
	Solde dû à l'État sur déficit..... 6,167,258.88
	Intérêts à payer à l'État..... 20,612,677.70
	Arriérés d'intérêts..... 4,197,167.43
	Intérêts courus et non échus..... 5,653,536.93
	Comptes à payer..... 8,427,659.59
	Impôts courus..... 3,987,622.94
	Divers..... 2,276,392.54
	92,464,159.04
Fonds pour entretien ultérieur..... 18,698,204.32	COMPTES CRÉDITEURS:
Placements dans les fi- liales..... 64,547,637.11	Réserve pour la pension contractuelle.... \$ 45,120,000.00
Autres placements:	Autres..... 5,604,854.62
Valeurs du réseau au pair..... \$ 80,000.00	50,724,854.62
Autres actifs au prix de revient..... 840,142.53	RÉSERVES ET COMPTES D'ORDRE:
	Réserve pour assurances..... \$ 13,486,000.00
	Réserve pour dépréciation—lignes au Canada—matériel seulement..... 112,858,155.19
	Réserve pour dépréciation—lignes aux É.-U.—voie et matériel..... 26,046,765.25
	Amortissement de projets de défense..... 3,446,531.03
	Réserve pour entretien ultérieur..... 17,000,000.00
	Autres réserves..... 851,645.00
	Autres comptes d'ordre..... 6,713,458.62
	180,402,555.09
DISPONIBILITÉS:	
Encaisse..... \$ 19,918,169.84	
Placements temporaires de fonds liquides Dépôts spéciaux..... 4,814,418.88	
Reliquats nets à recevoir des agents et conducteurs..... 16,604,557.71	
Divers comptes à recevoir..... 11,581,850.04	
Matériaux et approvisionnements..... 74,024,303.93	
Intérêts et dividendes à recevoir..... 214,539.18	
Comptes à recevoir..... 4,010,177.08	
Divers..... 607,190.35	
	137,274,712.83
	\$2,240,083,213.36

COMPTES DÉBITEURS:			
Avances au fonds de roulement.....	\$	423,745.36	
Fonds d'assurances:			
Valeurs du réseau au pair.....	\$	5,444,508.06	
Autres actifs au prix de revient.....		8,041,491.94	
			13,486,000.00
Fonds de la pension contractuelle:			
Valeurs du réseau au pair.....	\$	4,084,000.00	
Autres actifs au prix de revient.....		41,036,000.00	
			45,120,000.00
Autres comptes débiteurs.....		2,371,908.63	
			61,401,653.99
COMPTES D'ORDRE:			
Comptes payés d'avance.....	\$	74,076.82	
Escompte sur la dette consolidée.....		2,209,024.70	
Divers.....		4,086,558.98	
			8,369,660.50
			<u>\$2,447,129,240.78</u>

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers des compagnies constituant le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1948.

Nous avons accepté les immobilisations en propriétés immobilières et matériel telles qu'elles ont été apportées dans les comptes du réseau National, au 1er janvier 1923, des livres des différentes compagnies et des chemins de fer de l'État.

Sur les lignes au Canada, la comptabilité de dépréciation ne s'applique au matériel que depuis le 1er janvier 1940, et la comptabilité de retrait continue à s'appliquer aux propriétés immobilières.

Sous réserve de ce qui précède, nous certifions qu'à notre avis le bilan d'ensemble ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation du réseau au 31 décembre 1948, et que l'état des revenus relatif audit bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1948 est dressé correctement.

Conformément aux dispositions de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, 1936, nous avons fait rapport au Parlement de notre vérification annuelle.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

Le 10 mars 1949.

PART DE PROPRIÉTAIRE—ÉTAT (voir note)

Représentée par:—

1,000,000 d'actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company	\$	18,000,000.00
5,000,000 d'actions sans valeur nominale du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.....		378,518,135.02
Immobilisations de l'État pour chemins de fer du gouvernement.....		377,724,513.78

774,242,648.80

PASSIFS ÉVENTUELS:

Importants passifs éventuels figurant à l'annexe.

\$2,447,129,240.78

NOTE:—La Part de propriétaire est comprise dans la dette nette du Canada et mentionnée dans le dossier historique de l'aide de l'État aux chemins de fer, comme en font foi les Comptes publics du Canada conformément à la Loi sur la révision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.

T. H. COOPER,
Vice-président et contrôleur

Monsieur le président. Du côté gauche, sous l'actif, nous avons les placements, disponibilités, comptes débiteurs et comptes d'ordre.

Sous les placements, les immobilisations en voie et matériel sont le principal poste. C'est notre placement dans les immobilisations du chemin de fer qui s'élèvent à 2,071 millions de dollars; ajouté aux deux autres postes, améliorations aux propriétés louées et propriétés diverses, il donne un total de 2,138 millions. Le premier montant se rapporte à un total de 22,558.31 milles de propriétés appartenant au chemin de fer. Je dirais que les trois quarts du total sont en biens immobiliers et un quart en matériel roulant. Notre placement en matériel roulant s'élève à 572 millions de dollars. Le placement par mille de chemin de fer est de \$88,000. Par comparaison aux chemins de fer des États-Unis, il est d'environ 30 p. 100 plus élevé par mille de voie, peut-être devrai-je plutôt dire que notre placement est inférieur de 30 p. 100 par mille de voie à celui des chemins de fer des États-Unis. Pour le Pacifique-Canadien, le coût par mille est à peu près de \$86,000 de sorte que le coût par mille pour le National-Canadien et le Pacifique-Canadien est à peu près le même; comme je l'ai dit le coût est d'environ 30 p. 100 de moins que pour les chemins de fer des États-Unis.

Améliorations aux propriétés louées: C'est le coût des améliorations apportées aux chemins de fer que le National-Canadien a loués. L'une de nos principales lignes louées est le *New-England Northern*, qui est loué au *Central Vermont*—125 milles de voie.

Propriétés diverses: le principal placement sous ce chef est celui des hôtels du National-Canadien que nous exploitons et qui s'établit à 27.66 millions. Nous avons aussi investi 11.6 millions dans l'Hôtel de Vancouver et le reste du poste est notre placement dans des propriétés autres que celles du chemin de fer.

Fonds de capital et autres fonds de réserve: Ils s'élèvent à 18.698 millions. La plus grande partie représente les bénéfices réalisés sur les valeurs du trust du matériel qui sont en dépôt. On a déposé l'argent des émissions dans un compte spécial afin de l'avoir en disponibilité pour payer le matériel commandé par le chemin de fer. Il est mobilisable au besoin.

Les fonds pour entretien ultérieur représentent le placement des montants mis de côté pendant les années de la guerre. Nous avions d'abord 39 millions qui ont été réduits en ces quatre dernières années de 22 millions et il nous reste 17 millions.

Placements dans les filiales: On en donne le détail à la page 22. Les principales compagnies sont la *Toronto Terminal Railway Company* et la *Northern Alberta Railways Company*, deux compagnies que nous possédons conjointement avec le Pacifique-Canadien. Il y a aussi le 26.5 millions qui représente notre placement dans les Lignes aériennes Trans-Canada. Les autres placements sont faibles, représentant des placements dans des compagnies dont nous n'avons pas la direction.

Vient ensuite un groupe de comptes sous le titre de "disponibilités": les postes qui le composent se passent d'explication. Le premier est encaisse: nous avons 19.9 millions en dépôt dans les banques. Placements temporaires de fonds liquides, 5.499 millions. Le principal poste ici est le placement de la réserve pour l'amortissement des projets de guerre. Les dépôts spéciaux, s'éle-

vant à 4·8 millions, sont de l'argent mis de côté pour le paiement de l'intérêt. Les comptes à recevoir des agents et des conducteurs, s'élevant à 16·604 millions, représentent les reliquats entre les mains de nos agents à la fin de l'année.

Les divers comptes à recevoir, formant un total de 11·581 millions, représentent les montants recevables de quelques corporations et individus, y compris le Gouvernement.

Les matériaux et approvisionnements s'élèvent à 74·024 millions. C'est notre capital de roulement représenté par des matériaux comme les rails, traverses, combustible et matériel en général.

Intérêt et dividendes à recevoir, \$214,000; ce sont les intérêts et les dividendes cumulés jusqu'à la date du bilan mais non reçus.

Comptes recevables courus, 4 millions: Ce sont des comptes qui n'ont pas encore atteint le stade définitif de la vérification, mais pour lesquels nous n'avons pas fait de prévision sur une base estimative.

Nous arrivons à la section suivante, les comptes débiteurs, qui s'élèvent à 61·401 millions. Le poste principal dans ce groupe est le fonds d'assurance.

Nous avons aussi un placement de 45·120 millions de dollars en contrats de pension, représentant la valeur capitalisée des contrats de pension qui étaient encore entre les mains des pensionnaires à la fin de l'année.

Il n'y a pas grand chose de plus sur le reste de la page. L'escompte sur la dette consolidée est le solde de l'escompte et des frais de lancement de l'émission des obligations, solde qui doit être amorti pendant le reste du temps que les valeurs seront en circulation.

Du côté du passif, nous avons le poste de 584 millions, qui est la dette consolidée du chemin de fer envers le public et dont les détails sont donnés à la page 21.

M. POULIOT: Monsieur le président, je ne comprends pas pourquoi ces postes ne sont pas présentés comme dans nos crédits, c'est-à-dire en donnant le poste et les détails. Par exemple, on indique l'article, puis on donne des détails sur ce qu'il représente. Vient ensuite le deuxième article. Cela simplifie les réponses du ministre quand on lui pose des questions et lui permet de les donner convenablement; de cette façon le travail du Parlement est plus facile quand les députés ont les détails devant eux. Vous donnez une liste de ces placements plus loin. Ne devriez-vous pas les numéroter pour les rapporter au total qui doit paraître dans la deuxième partie? Vous le faites pour certains des articles, pourquoi ne le faites-vous pas pour tous? Ce serait plus simple et plus facile à expliquer, vous n'auriez qu'à vous référer aux livres pour tout avoir devant vous. Si je vous questionne, vous pouvez me répondre. Pourquoi ne nous mettriez-vous pas de marques sur cet état financier, afin que nous puissions le comprendre? Dans l'état actuel des choses, vous nous demandez de nous reporter à certains articles et votre état ne dit pas où les trouver; j'entends par là que nous ne savons pas à quelle page. Nous ne prenons pas de notes. Nous devrions pouvoir avoir les renseignements sans attendre le compte rendu imprimé ou sans avoir à les écrire nous-mêmes; particulièrement sans avoir à attendre l'arrivée des rapports imprimés longtemps plus tard. Ce n'est pas juste.

M. COOPER: Monsieur Pouliot, il n'y aurait pas grande utilité à imprimer tous les renseignements dans le rapport. Ce n'est pas l'habitude dans la comptabilité des chemins de fer de donner une foule de détails au sujet de chaque poste du bilan. Nous donnons les principaux et, à mon avis, le but

de ce Comité est d'offrir aux membres l'occasion de demander de plus amples détails s'ils le veulent. J'ai comparu devant ce Comité pendant plusieurs années et l'on ne m'a jamais demandé de détails au sujet du bilan; monsieur Pouliot, puis-je ajouter que certains de ces postes ne sont pas des sujets que nous devrions divulguer. Par exemple, nous ne voudrions pas donner un état détaillé des comptes recevables; ou, prenons nos comptes de matériaux et de fournitures, 74 millions, ce n'est pas l'habitude pour une compagnie comme la nôtre de déclarer publiquement combien elle a de ceci ou de cela. Les gens voient que nous avons pour 74 millions de matériaux en stock. Je vous ai dit que c'étaient des rails, traverses, combustible et articles de ce genre; mais en le faisant je suis loin de vous donner une analyse complète. L'énumération de toutes les sortes de matériaux en stock serait interminable et vous fatiguerait.

M. POULIOT: Je ne me fatiguerais jamais de vous écouter, parce que c'est un plaisir de le faire.

M. COOPER: Merci.

M. POULIOT: Ne l'oubliez pas. Je veux que vous sachiez que vous êtes un des administrateurs pour qui j'ai le plus d'estime. Vous le savez, n'est-ce pas?

M. COOPER: Oui, mais ne faites-vous pas preuve d'un manque de logique en disant que vous aimez à m'écouter, puis en proposant un moyen qui puisse vous dispenser de le faire?

M. POULIOT: Ne me dites pas que je suis logique, vous m'insulteriez.

M. COOPER: Je ne le voudrais pas. Cependant, j'ai commencé par vous dire que si je vous débitais tous les articles inclus dans l'état, celui-ci deviendrait si rebutant que vous n'auriez plus d'intérêt à m'écouter.

M. POULIOT: Vous me donnez maintenant une réponse de casuiste. Monsieur Cooper, voici ce que je veux. Je veux quelque chose que je puisse comprendre. Par exemple, il y a l'article des placements, dont le détail est donné à la page 22. Or, je veux qu'on m'indique la page 22 sur ce bilan afin de savoir à quelle page tourner. Voyez-vous ce que je veux dire?

M. COOPER: Oui. Nous pourrions faire cela.

M. POULIOT: Vous pourriez faire une distinction entre les renseignements que vous pouvez donner et ceux que vous ne pouvez pas donner. Pourquoi ne pas ajouter à la page 12 un renvoi aux placements faits dans les filiales, dont le détail est donné à la page 22. Cela épargnerait beaucoup de travail.

M. MUTCH: Monsieur le président, puis-je donner une explication? Monsieur Pouliot ne veut-il pas parler d'une concordance sur le bilan d'ensemble dans laquelle serait donnée la page où figurent les détails. N'est-ce pas ce que monsieur Pouliot a à l'esprit quand il dit qu'il aimerait mieux avoir plus de renseignements saisissables en un seul coup d'œil, qu'il aimerait à savoir où obtenir les renseignements connexes.

M. COOPER: J'ai ici un livre qui constitue un document administratif où l'on décompose chacun de ces postes du bilan. Prenons celui-ci. Il me paraît y avoir de vingt à trente postes différents et si je vous lisais tous les détails justifiant ce compte, il nous faudrait beaucoup de temps et d'espace. Après tout, n'oubliez pas que nous parlons d'une compagnie dont l'actif est de 2 milliards et demi environ.

M. POULIOT: Je le sais très bien et c'est pourquoi je fais une proposition. J'estime que les chemins de fer Nationaux du Canada sont une grosse compagnie.

J'ai l'intérêt de la compagnie à cœur comme vous, si ce n'est pas au même titre. Comme députés et représentants du pays, nous avons droit à ces renseignements. De fait, les députés ont le droit de tout savoir. S'il y a quelque chose de nature confidentielle, dites-le-nous à huis clos. Je ne connais pas de député qui trahira la confiance que vous avez mise en lui.

Comme je ne cherche pas à faire perdre le temps du Comité, je serai très bref. Cependant, si vous nous donniez une, deux ou trois lignes d'explication au sujet d'un article en particulier, nous aurions la satisfaction de comprendre le rapport des chemins de fer. Je ne veux pas être trop exigeant ni vous embarrasser en demandant des renseignements intéressant la régie interne des chemins de fer Nationaux du Canada. Je veux quelque chose d'intelligible. Monsieur Cooper, je sais que si quelqu'un peut nous donner des renseignements intelligents c'est bien vous. Je le dis parce que je le pense.

M. COOPER: Nous repenserons à ce que vous avez dit.

M. POULIOT: Si on n'a pas fait ce que je propose dans le passé, c'est peut-être par oubli ou parce que certains n'ont pas tant à cœur les affaires et les progrès du chemin de fer que moi-même; je vous donne donc le bénéfice du doute.

M. COOPER: Revenant au bilan, monsieur, du côté du passif, il y a la dette à long terme, la dette consolidée non échue, s'élevant à 584 millions. C'est le total des bons et autres obligations du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada entre les mains du public. Le détail est consigné à la page 21, où l'on verra que \$490,485,398.95 sont garantis directement par le Gouvernement du Canada et \$1,952,107.61 par la province de la Colombie-Britannique. Les émissions du trust du matériel s'élèvent à 59·210 millions de dollars. Le montant de \$32,585,151.46 représente les diverses obligations des compagnies devancières, les *Grand Trunk*, *Canadian Northern* et *Grand Trunk Pacific*.

Le Comité a peut-être intérêt à savoir que l'intérêt moyen sur le 584 millions est de 4·03 p. 100.

Le poste suivant est le montant que les chemins de fer doit au Gouvernement du Canada, \$760,494,825.11; on en trouve le détail à la page 20. Les prêts pour le rapatriement des titres du Royaume-Uni s'élèvent à \$391,439,302.59; les prêts pour le rachat de la dette, à \$278,925,788.39; les prêts pour le nouveau matériel de roulement à \$38,228,164.56; les prêts pour placement dans les Lignes aériennes Trans-Canada, à \$19,043,022.71; les prêts pour immobilisations et capital d'exploitation, à \$16,086,566.33; chemins de fer de l'État—capital d'exploitation et consolidation 1923—\$16,771,980.54. Le taux moyen d'intérêt sur les montants donnés est de 2·90 p. 100.

M. POULIOT: Quels sont les titres que vous avez mentionnés là?

M. COOPER: Ce furent les titres rapatriés pendant la guerre quand le Royaume-Uni, pour financer ses achats au Canada de munitions et de denrées alimentaires a exigé que les résidents du Royaume-Uni lui remettent leurs titres en dollars. Les détenteurs ont été forcés de vendre leurs titres à la Banque d'Angleterre; la Banque d'Angleterre les a vendus à la Banque du Canada; la Banque du Canada les a vendus au Gouvernement du Canada et le Gouvernement du Canada les a vendus aux chemins de fer Nationaux du Canada.

M. POULIOT: Ils furent donnés en nantissement du prêt de 700 millions.

M. COOPER: Non, monsieur. Le Royaume-Uni a payé comptant par le transfert de ce montant de valeurs. Vous devez vous rappeler qu'en premier

lieu le Canada a reçu de l'or du Royaume-Uni. En deuxième lieu, le Canada a accepté des valeurs en dollars, puis est venu en troisième lieu le prêt de 700 millions. Il y eut en quatrième lieu un don du Canada au Royaume-Uni.

M. POULIOT: Oui, il y eut différentes étapes.

M. COOPER: Il y eut quatre étapes et celle dont nous nous occupons est la deuxième.

M. POULIOT: Monsieur Cooper, quels titres avez-vous inscrits là? Quels chemins de fer sont concernés?

M. COOPER: Il y en a une longue liste, monsieur Pouliot.

M. POULIOT: Pourriez-vous nous en donner une idée générale assez rapidement? Quel était leur valeur?

M. COOPER: Leur valeur au pair est de 410·903 millions. Nous avons payé 391·439 millions, et il y a une augmentation de capital d'environ 19 millions. Je vais vous donner les principaux item. Il y a 19·308 millions de *Grand Trunk perpetual debenture stock*, 5 p. 100; 12·403 millions de *Great Western debenture stock*, 5 p. 100; 113·886 millions de *Grand Trunk perpetual guaranteed stock*, 4 p. 100; 60·833 millions de *Grand Trunk perpetual guaranteed stock*; 40·950 millions de *Canadian Northern debenture stock*, 4 p. 100. En tout et partout il y avait presque quarante émissions différentes de titres rapatriés.

M. POULIOT: Avez-vous rapatrié tous les titres des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. COOPER: Non, nous n'avons pu rapatrier que ceux qui appartenaient aux résidents du Royaume-Uni. Nous ne sommes pas les auteurs de l'ordonnance de dévolution. C'est le Gouvernement britannique qui a obligé ses citoyens à lui céder leurs titres en dollars.

M. POULIOT: Oui, je le sais.

M. COOPER: Une partie de ces titres sont détenus au Canada, tandis que d'autres sont détenus en Irlande et sur le continent européen où l'ordonnance de dévolution du Royaume-Uni est sans effet; ces titres restent non rachetés. Nous essayons de les acheter à l'occasion. Nous en avons acheté en 1948.

M. POULIOT: Le premier pas fut l'acquisition des titres par le Gouvernement britannique.

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. POULIOT: Vous n'avez pas eu affaire aux individus?

M. COOPER: Non.

M. POULIOT: Vous avez traité avec le Gouvernement?

M. COOPER: Nous avons fait la transaction avec le Gouvernement canadien.

M. POULIOT: Alors, il y a eu une autre transaction entre le Gouvernement fédéral et le Gouvernement britannique?

M. COOPER: En Grande-Bretagne, les détenteurs ont vendu leurs titres à la Banque d'Angleterre.

M. POULIOT: Oui.

M. COOPER: La Banque d'Angleterre a vendu à la Banque du Canada ou au Gouvernement du Canada.

M. POULIOT: Oui.

M. COOPER: Ensuite, le Gouvernement fédéral a vendu les titres aux chemins de fer Nationaux du Canada.

M. POULIOT: Ce ne sont pas les Gouvernements qui ont arrêté le plan, mais bien les banques du Gouvernement entre elles.

M. COOPER: Je le crois.

M. POULIOT: Oui, et comme vous le savez, la Banque d'Angleterre est régie par le Gouvernement?

M. COOPER: De la même façon, le Gouvernement britannique a aussi effectué une dévolution de titres en dollars américains. Il a envoyé ces titres à New-York en paiement des munitions et des aliments qu'il achetait des États-Unis.

M. POULIOT: En plus du montant mentionné ici?

M. COOPER: Oui, mais, bien entendu, nous n'avons rien à voir à cela.

M. POULIOT: Oui.

M. COOPER: Il y eut aussi d'autres titres du Gouvernement canadien, détenus par des citoyens du Royaume-Uni, qui ont été négociés de la même façon, mais nous ne sommes intéressés qu'aux titres des chemins de fer Nationaux du Canada qui ont fait l'objet de l'ordre de dévolution.

M. POULIOT: Ces titres ont été donnés en garantie d'un prêt du Gouvernement canadien?

M. COOPER: Le Gouvernement détient réellement les titres en nantissement de leur prêt aux chemins de fer Nationaux du Canada et, soit dit en passant, il exige 3½ p. 100 sur le montant de la dette. Le Gouvernement nous a prêté 391 millions pour l'achat de titres et il perçoit un intérêt de 3½ p. 100 sur ce montant.

M. POULIOT: Avez-vous obtenu le montant de la Banque du Canada?

M. COOPER: Non, monsieur, du Gouvernement du Canada.

M. POULIOT: Du Gouvernement du Canada lui-même?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. POULIOT: Qui a fait le choix des titres?

M. COOPER: Le Gouvernement britannique.

M. POULIOT: Comment, monsieur Cooper?

M. COOPER: Par la promulgation de ce qu'il a appelé une ordonnance de dévolution conformément aux pouvoirs de guerre.

M. POULIOT: Je le sais, ce fut en Angleterre.

M. COOPER: Si c'eût été au Canada et que les titres eussent été votre propriété, l'effet aurait été le suivant. On aurait adopté une ordonnance de dévolution proclamant que les titres détenus par vous, peut-être des *Grand Trunk 4 per cent debenture stock*, deviendraient la propriété du Gouvernement fédéral à compter d'une date donnée et que le prix d'achat serait le cours du marché ce jour-là.

M. POULIOT: Je le sais, mais la prise de possession par le Gouvernement britannique fut naturellement l'œuvre du Gouvernement britannique lui-même?

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: Il a fait le choix?

M. COOPER: C'est vrai.

M. POULIOT: Étiez-vous obligé d'acheter tous les titres dont le Gouvernement britannique a exigé la remise ou si vous pouviez faire un choix?

M. COOPER: En premier lieu, la transaction entre le Canada et le Royaume-Uni fut débattue entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement du Royaume-Uni. Nous ne sommes entrés en ligne de compte que lorsque le Gouvernement canadien eut eu le contrôle des titres.

M. POULIOT: Comme tierce partie?

M. COOPER: Nous étions une tierce partie.

M. POULIOT: L'affaire fut réglée entre le ministre des Finances du Canada d'alors et le Chancelier de l'Échiquier de la Grande-Bretagne?

M. COOPER: Oui. C'était un très bon arrangement pour nous, mais il n'y avait pas de choix. Le Gouvernement britannique avait besoin de munitions et de denrées alimentaires; l'une des conditions était qu'il devait les payer et c'est la façon dont il l'a fait.

M. POULIOT: Je veux comprendre cette affaire clairement. Le Gouvernement britannique a pris possession des titres?

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: Par l'intermédiaire de la Banque d'Angleterre et l'ordonnance de dévolution visait les titres canadiens détenus par tout résident du Royaume-Uni?

M. COOPER: C'est vrai.

M. POULIOT: Dans les Îles britanniques?

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: La décision du Gouvernement britannique ne pouvait pas atteindre les titres appartenant à des personnes demeurant de ce côté-ci de l'Atlantique?

M. COOPER: Exactement.

M. POULIOT: Il fut décidé de venir en aide au Royaume-Uni par l'achat de ces titres et vous êtes intervenu pour compléter la transaction?

M. COOPER: Oui, pour la finir.

M. POULIOT: Pour la finir?

M. COOPER: C'est bien cela.

M. POULIOT: Et les titres détenus par des Anglais au Canada ne sont pas compris? Cependant, les titres auraient pu être détenus par un Américain ou par qui que ce soit au Royaume-Uni?

M. COOPER: A mon avis, elle ne visait que les résidents du Royaume-Uni. L'ordonnance de dévolution s'appliquait sans égard au lieu où les titres eux-mêmes étaient en dépôt.

M. POULIOT: Je ne parle pas de l'endroit où était l'individu, mais de celui où étaient les titres? Si les titres étaient au Royaume-Uni le Gouvernement britannique les a pris en sa possession?

M. COOPER: Non, monsieur, l'ordonnance de dévolution est applicable d'après le domicile du propriétaire des titres.

M. POULIOT: Où qu'il fût?

M. COOPER: Si le domicile du propriétaire était au Royaume-Uni, même s'il vivait au Canada, il était assujéti à l'ordre de dévolution.

M. POULIOT: Cet achat a beaucoup aidé le Royaume-Uni à s'approvisionner en munitions et en aliments?

M. COOPER: Oui, et il a aussi été utile au Canada pour la vente de ces munitions.

M. POULIOT: Qu'est-ce que les chemins de fer y ont gagné?

M. COOPER: Le gain de capital?

M. POULIOT: Oui.

M. COOPER: Nous avons acheté des titres valant 410 millions au pair pour 391 millions en argent ou, en d'autres termes, nous avons fait un gain de 19 millions sur le capital.

M. POULIOT: Oui, c'est ce que vous avez déjà dit. Cette transaction particulière de courtage vous a fait réaliser un profit de 19 millions.

M. COOPER: Les chemins de fer ont réalisé un profit et les courtiers n'ont rien eu à voir à l'affaire.

M. POULIOT: Non, non. Je dis que les chemins de fer ont fait eux-mêmes une opération de courtage en réalisant ce profit sur les titres.

M. COOPER: Si vous l'interprétez de cette façon, oui.

M. POULIOT: Oui, je crois que nous comprenons très bien et je vous suis de très près.

M. COOPER: Passant, dans le bilan, à la rubrique des exigibilités je ne vois pas là d'item qui demande d'explication. Nous devons 6 millions au Gouvernement du Canada, le solde dû à cause du déficit. Nous avons retiré en réalité plus que le déficit parce que nous craignons qu'à un certain temps de l'année le déficit dépasserait les 33 millions, voilà pourquoi nous avons retiré 39 millions du Gouvernement, soit 6 millions de plus que le déficit définitif et nous avons dû le rembourser. Il y a aussi l'item de 20·612 millions représentant l'intérêt en faveur du Gouvernement, qui n'avait pas été acquitté à la fin de l'année, mais qui l'a été depuis.

Sous le chef des comptes créditeurs, nous avons la réserve de 45·120 millions de dollars pour pension contractuelle et d'autres comptes créditeurs formant un total de 5·6 millions.

Les réserves et comptes d'ordre créditeurs comprennent la réserve pour assurances de 13·486 millions et, comme je l'ai dit ce matin, 12 millions de ce montant représentent ce que l'on pourrait appeler la réserve libre et 1·486 millions est un montant en réserve représentant les pertes subies mais pour lesquelles on n'avait pas fait de paiement réel à la fin de l'année.

Sous la rubrique des comptes créditeurs, nous avons la réserve pour la pension contractuelle de 45·120 millions et d'autres comptes créditeurs s'élevant à 5·6 millions de dollars.

Les réserves et comptes d'ordre comprennent la réserve pour assurances de 13·486 millions dont, comme je l'ai dit ce matin, 12 millions constituent ce que l'on pourrait appeler une réserve libre et 1·486 millions une réserve représentant les pertes subies mais pour lesquelles il n'y avait pas eu de paiement réel à la fin de l'année.

Réserve pour dépréciation—lignes au Canada—matériel seulement—\$112,858,155.19. On l'a constituée à partir de 1940, année où nous avons commencé à tenir compte de l'amortissement du matériel. Elle représente environ 22 p. 100 de la valeur de notre matériel au Canada d'après les livres.

Réserve pour dépréciation—lignes aux États-Unis—voie et matériel—\$26,046,765.25.

Amortissement de projets de défense, \$3,446,531.03.

Réserve pour entretien ultérieur, 17 millions; j'en ai parlé déjà.

Vient ensuite la part de propriétaire de l'État, s'élevant à \$774,242,648.80. Elle représente le capital investi par le Gouvernement du Canada dans les chemins de fer Nationaux du Canada, c'est-à-dire la part de propriétaire, qu'il faut distinguer des prêts de l'État, mentionnés tout à l'heure et qui s'élèvent à \$760,494,825.

Je ne vois rien de plus sur le bilan qui soit digne de mention.

M. MUTCH: Est-ce une vraie mise de fonds?

M. COOPER: Oui. Réellement, le Gouvernement a fait un prêt portant intérêt de 760 millions et une mise de fonds de 774 millions.

M. FULTON: J'ai quelques questions à vous poser. Monsieur Cooper, vous avez fait un commentaire à propos de la rubrique des exigibilités, poste des intérêts à payer à l'État. A la fin de l'année, ce montant a été acquitté depuis. Voulez-vous m'expliquer comment cela marche? Votre déficit aurait-il augmenté d'autant, car je vois sur le bilan d'où les 20 millions auraient pu venir.

M. COOPER: Voulez-vous vous reporter à la page 4, où vous verrez de quels montants se composent les 33 millions. Il y avait le revenu net applicable au service des intérêts, \$11,297,000; les intérêts sur la dette consolidée entre les mains du public, \$23,202,000; les intérêts sur les prêts de l'État, \$21,627,000. En d'autres termes, des 33 millions, 21.6 millions représentent l'intérêt dû au Gouvernement.

M. FULTON: Vous nous avez dit que vous faisiez une étude de ce poste de la page 13 et vous avez ajouté que ce montant avait été payé depuis.

M. COOPER: Payé depuis la fin de l'année.

M. FULTON: Je veux savoir d'où est venu l'argent pour payer ce montant?

M. COOPER: Cette question est assez complexe et je ne veux pas vous donner une réponse trop compliquée.

M. FULTON: Vous aviez alors un déficit de 33 millions.

M. COOPER: Oui.

M. FULTON: Où avez-vous trouvé soudainement l'argent de plus?

M. COOPER: Vous mêlez une question de comptabilité et une autre se rapportant au paiement comptant. Nous parlons de comptes. Je dis que nous avons eu un déficit de 33 millions, dans lequel était compris 21 millions d'intérêt dû au Gouvernement. Sans doute devons-nous payer nos intérêts.

M. FULTON: Les 20 millions mentionnés à la page 13 sont compris dans les 21 millions mentionnés à la page 4?

M. COOPER: C'est cela. Une partie des 21 millions a été payée et le reste n'avait pas été payé à la fin de l'année, mais il l'a été depuis.

M. POULIOT: Vous souvenez-vous d'un homme de Vancouver qui a proposé d'effacer la dette et l'intérêt qui paraissent sur les livres chaque année? Vous souvenez-vous de cet homme de Vancouver qui a proposé un remède quelconque à la situation?

J'ai une question à vous poser et je veux une réponse en termes généraux. Je sais que vous ne pourrez pas me donner les chiffres jusqu'au dernier cent. Voulez-vous me donner le montant total des avances faites par le Gouvernement canadien aux chemins de fer Nationaux du Canada, en chiffres ronds?

M. COOPER: Oui. 1,534 millions de dollars, dont approximativement la moitié porte intérêt et l'autre moitié est en part de propriétaire.

M. POULIOT: Part de propriétaire. Quel montant d'intérêt, en chiffres ronds, avez-vous payé depuis 1923?

M. VAUGHAN: Vous parlez de l'intérêt payé à l'État.

M. POULIOT: Payé ou inscrit dans le rapport?

M. VAUGHAN: Oui.

M. COOPER: Je demande qu'on me laisse prendre cette question en délibéré, je donnerai une réponse demain.

M. POULIOT: Monsieur Cooper, j'arrive au but. Ma question est la suivante: du billion et demi que l'État a prêté combien était pour l'arriéré d'intérêt à peu près?

M. COOPER: Rien.

M. POULIOT: Le billion et demi de dollars se composaient de nouvelles avances?

M. COOPER: Le billion et demi de dollars représentent exclusivement le capital placé par le Canada dans son réseau de chemins de fer nationaux.

M. POULIOT: Dans l'achat des chemins de fer?

M. COOPER: Ou pour la diminution de la dette entre les mains du public.

M. POULIOT: Votre déficit est donc de 33·5 millions?

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: L'intérêt sur la dette consolidée est de 23·2 millions?

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: Sans cet intérêt, le déficit ne serait que de 10·3 millions?

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: L'intérêt forme les deux-tiers du déficit.

M. COOPER: L'intérêt dû au Gouvernement?

M. POULIOT: Oui, approximativement.

M. COOPER: En l'année 1948, oui.

M. POULIOT: Il est payé à même les avances faites par le Gouvernement aux chemins de fer?

M. COOPER: C'est notre seule manière de le régler. Voici: nous avons un déficit de 33 millions...

M. POULIOT: Oui.

M. COOPER: ...le Parlement vote l'argent nécessaire pour combler le déficit des chemins de fer Nationaux du Canada. Quand nous recevons l'argent, nous payons au Gouvernement les 21 millions d'intérêt qui lui sont dus?

M. POULIOT: Oui. Je n'approuve pas cette méthode, mais c'est celle que nous appliquons cette année.

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. POULIOT: Et ce fut celle que nous avons suivie l'année précédente?

M. COOPER: C'est celle que nous avons suivie depuis 1932.

M. POULIOT: Fort bien, or lorsque je vous ai demandé quelle partie du milliard et demi de dollars se composait de l'intérêt, c'est ce que j'ai voulu dire et vous avez répondu "Aucune". Cependant, dans le milliard et demi de dollars il entre beaucoup d'argent payé en intérêt?

M. COOPER: Non, monsieur. Pas du tout.

M. POULIOT: Comment donc, puisque dans le 33 millions il y a 21 millions d'intérêt et que la même chose s'est répétée chaque année?

M. COOPER: Voici l'explication, monsieur Pouliot. Tout l'argent dont les chemins de fer Nationaux du Canada ont eu besoin pour fin d'immobilisation leur fut prêté à intérêt par le Gouvernement. Le total est de 760 millions. Tout l'argent nécessaire pour combler les déficits est voté à titre de contribution par le Parlement; il n'est pas considéré comme un prêt. C'est une contribution. C'est une assurance contre les pertes. Elle comble le déficit de l'année. Elle n'est pas immobilisée.

M. POULIOT: C'est une technique de comptabilité!

M. COOPER: Non, monsieur.

M. POULIOT: Non, non. Je n'ai pas employé l'expression dans une intention péjorative, remarquez-le bien. J'ai voulu me renseigner sur ce qui se passe: auriez-vous l'obligeance de me dire quel montant on a voté depuis 1923 inclusivement pour l'arriéré d'intérêt?

M. COOPER: Depuis 1923?

M. POULIOT: Je serai satisfait de chiffres ronds, d'une réponse en termes généraux.

M. COOPER: Vous savez, c'est une affaire plutôt compliquée.

M. POULIOT: Je le sais et voilà pourquoi je vous l'ai soumise.

M. COOPER: Je pense tout de même préférable de prendre un peu mon temps plutôt que de répondre à votre question sous l'impulsion du moment.

M. POULIOT: Commençons par cette année. Voici de quelle manière je veux cela: le déficit de cette année est de 33·5 millions et l'intérêt de 21 millions; l'année précédente, tant et tant. Alors nous aurons une idée de l'affaire.

M. MUTCH: Ai-je raison de dire qu'aucune partie des déficits annuels accumulés qui ont fait l'objet d'un crédit adopté par le Parlement n'apparaît dans le billion et demi de dollars de placements en immobilisations?

M. COOPER: C'est fort bien.

M. NICHOLSON: Et que s'est-il passé avant 1932?

M. COOPER: Tout cela a été annulé par la *Loi sur la revision du capital* et enlevé du compte dans le temps.

Le PRÉSIDENT: Vous avez des questions à poser, monsieur Fulton?

M. FULTON: Oui. Au sujet du bilan, vous avez inscrit 17 millions pour entretien ultérieur; puis vous avez dit que le chiffre était considérablement plus élevé après la guerre et que de temps à autre vous aviez mis des montants dans les revenus de chaque année. Voulez-vous me dire où, dans votre état de l'exploitation, vous avez inscrit un montant dans ce fond, car je n'ai pas pu le trouver?

M. COOPER: En 1948, nous avons pris 8 millions. A la page 15, sous la rubrique entretien de la voie et des constructions, vers le milieu, vous verrez l'article de 4·5 millions en italique, qui représente le crédit pour l'entretien de la voie provenant du fond pour entretien ultérieur.

M. FULTON: Oui.

M. COOPER: Si vous voulez bien tourner à la page 16, sous la rubrique de l'entretien du matériel, vous verrez le dernier article de 3·5 millions. Ces deux chiffres forment vos 8 millions.

M. FULTON: Je vois. Vous le montrez comme un crédit sous les dépenses plutôt que comme un crédit sous les revenus ou, autrement dit, un revenu sous la rubrique des revenus.

M. COOPER: C'est un crédit dans les dépenses; ce n'est pas un revenu dans le sens d'argent gagné pour le transport des marchandises ou des voyageurs. Tout ce que nous avons fait pendant la guerre fut de mettre de côté un montant représentant l'entretien remis à plus tard et comme nous avons vu à cet entretien ultérieur nous avons enlevé le montant à la réserve pour le mettre au crédit des dépenses d'exploitation.

M. FULTON: Ainsi, vous ne l'incluez pas réellement dans les revenus?

M. COOPER: Pas dans les revenus dans le sens que vous employez le mot. C'est un crédit dans les dépenses.

M. FULTON: Ma dernière question se rapporte aux reliquats nets à recevoir des agents et des conducteurs. Je vous renvoie à la page 12. Ce poste concernerait-il le trafic de l'année 1948.

M. COOPER: C'est le montant qui n'était pas encore entré à la fin de l'année. Ce sont les soldes dus par les agents et les conducteurs, oui.

M. FULTON: Peut-on déduire ce montant du déficit d'une façon ou d'une autre. Pouvez-vous dire qu'en fait votre déficit n'a pas été aussi élevé?

M. COOPER: Non, monsieur.

M. FULTON: Pourquoi pas? S'il vous est encore dû 16 millions pour services rendus au cours de l'année écoulée, comment se fait-il que vous ne puissiez pas réduire votre déficit par le fait même?

M. COOPER: Encore là, vous mêlez une écriture comptable avec une transaction en argent. Disons que nous avons une facture de \$1,000 à présenter à un expéditeur à l'égard d'un transport de marchandises qui a eu lieu. Nous débitons le compte de notre agent de \$1,000 et nous créditons le montant à notre compte de recettes-marchandises. Si c'était la situation à la fin de l'année et que l'agent n'ait pas fait remise du \$1,000, il apparaîtrait à son débit dans le bilan, mais le compte des recettes aurait été crédité du bon montant.

M. FULTON: Un instant, s'il vous plaît.

M. COOPER: Mettons que nous ayons une expédition qui ait justifié un compte de transport de \$1,000 et que le transport ait bel et bien eut lieu. Les marchandises sont rendues à destination. L'agent a disons un compte de \$1,000 recouvrable de la compagnie A.B.C. Il lui envoie donc un avis de débit. Supposons qu'à la fin de l'année, le 31 décembre, le montant n'ait pas été payé.

M. FULTON: Très bien.

M. COOPER: Or, dans notre comptabilité, nous inscrivons \$1,000 au débit de l'agent et \$1,000 au crédit des recettes-marchandises. Voilà ce qui en est à la fin de l'année. Vous voyez ce que je veux dire?

M. FULTON: Je le vois.

M. COOPER: Quand le \$1,000 est payé, il passe au crédit de l'agent. Il n'a pas d'effet sur le compte des recettes.

M. FULTON: Si je comprends bien, vous voulez dire que ce 16 millions de dollars étant une recette il fallait qu'il apparaisse comme tel dans le bilan de l'année?

M. COOPER: Oui. Permettez-moi de m'expliquer comme il suit: si les 16 millions avaient été recouverts le 31 décembre notre encaisse aurait été aug-

mentée d'autant et les reliquats nets à recevoir des agents et conducteurs auraient été nuls. Il serait passé d'un compte de l'actif dans un autre.

M. NICHOLSON: Je vous renvoie au poste de 584 millions de dollars du côté du passif. Il est très élevé et M. Cooper a fait la remarque en 1943 que l'intérêt représentait un très gros montant de ce compte. Le président Vaughan n'a pas voulu nous dire quelle proposition il avait l'intention de faire en ce qui concerne la réduction de la dette par le Gouvernement, mais si le Gouvernement avait accepté la proposition qui lui a été faite il y a trois ans quel aurait été le résultat des opérations de l'année dernière en ce qui concerne le déficit?

M. COOPER: En ce qui concerne les 584 millions, rien n'aurait été changé parce que les propositions que nous avons faites ne se rapportaient pas à la dette du public, c'était une affaire entre le Gouvernement et les chemins de fer relativement à l'argent que le chemin de fer devait au Gouvernement.

M. NICHOLSON: Quel en aurait été l'effet sur votre exploitation?

M. COOPER: L'effet aurait été nul, monsieur. Un instant, vous vous écarterez des 584 millions. Vous demandez, si je puis le dire afin de voir plus clair moi-même, dans quelle mesure le déficit de 33 millions aurait été diminué si l'on avait adopté et mis en vigueur vos propositions d'il y a trois ans?

M. NICHOLSON: Oui.

M. COOPER: Il aurait été moins élevé de 13·7 millions. Si vous tournez à la page 20, monsieur Nicholson, vous verrez sous la rubrique des *prêts de l'État* que nous devons 391 millions pour rapatriement de titres sur lesquels l'intérêt s'élevait à 13·7 millions en 1948.

M. COOPER: Non, monsieur.

M. NICHOLSON: Oui; mais au sujet de ces titres non rachetés, je vois à la page 21 qu'il y a eu des émissions 5 p. 100, lancées soixante et quinze ans passés. Ne pouvons-nous pas nous en débarrasser d'une façon ou d'une autre?

M. VAUGHAN: Nous les rachetons aussi vite que possible.

M. NICHOLSON: Pendant combien de temps les perpétuera-t-on?

M. COOPER: Tant qu'on ne négociera pas une vente entre les propriétaires et le chemin de fer et en l'absence d'une ordonnance attributive de propriété du gouvernement canadien obligeant les propriétaires à remettre leurs titres, on ne peut rien faire à ce sujet.

M. MUTCH: Ce serait une répudiation.

M. COOPER: Ce serait une répudiation.

M. NICHOLSON: Ces contrats datent d'il y a soixante-quinze ans passés et, apparemment, ils sont faits à perpétuité. Je ne crois pas que ce soit raisonnable ni juste. Ce n'est pas une bonne pratique commerciale.

M. COOPER: Personnellement, monsieur Nicholson, je vous approuve, ce n'est pas une manière saine de procéder. Je ne crois pas qu'il dût y avoir d'émissions de titres à perpétuité. Je ne vois pas pourquoi une génération aurait le droit d'imposer à toutes celles qui la suivront des obligations portant intérêt au taux de 5 p. 100.

L'hon. M. CHEVRIER: Très bien, très bien.

M. NICHOLSON: Quels sont les détenteurs des titres?

M. COOPER: Je les crois passablement éparpillés; il y en a au Canada, sur le continent européen, aux Indes et en Irlande.

M. NICHOLSON: Il semble que, dans une période de crise, le gouvernement de la Grande-Bretagne ait décidé que l'ordonnance attributive de propriété soit légale et constitutionnelle. Je ne vois aucune raison pour laquelle le gouvernement canadien ne déciderait pas qu'on abuse de ce contrat passé il y a soixante-quinze ans par nos grands-parents.

M. FULTON: Était-ce avant l'établissement de la *Securities Commission*?

M. COOPER: D'un autre côté, monsieur Nicholson, ce sont des émissions perpétuelles et que vous le vouliez ou non nous ne pouvons pas forcer les gens à nous les vendre. Nous pouvons leur faire la proposition d'acheter leurs titres à la valeur marchande du jour; mais les gens nous répondent qu'ils ne veulent pas vendre.

M. NICHOLSON: Certains doivent vouloir vendre, accepter un certain prix en paiement.

M. COOPER: Nous sommes actuellement en négociations et en 1948 nous avons racheté certains de ces titres perpétuels.

M. FULTON: Le prix coté aujourd'hui est de \$117, n'est-ce pas?

L'hon. M. CHEVRIER: Quel est le montant total des titres à perpétuité?

M. COOPER: On le donne à la page 21. Il y en a environ 12 millions de dollars entre les mains du public.

L'hon. M. CHEVRIER: Quel en était le montant quand le C. N. a pris possession en 1923?

M. COOPER: J'établirai ce chiffre. Il dépasse les 300 millions, car par les mesures de rapatriement nous avons racheté quelque 300 millions de dollars de ces obligations perpétuelles.

M. FULTON: En quelles années?

M. COOPER: En trois ou quatre ans, à partir de 1940.

M. FULTON: Quand avaient-elles été émises?

M. COOPER: Au début, en ce qui concerne le *Grand Tronc*. Elles remontent à 1950. Ce fut la méthode employée par le *Grand Tronc* dans le financement de sa construction. Le Pacifique-Canadien a fait une grosse émission de *perpetual debenture stock* 4 p. 100. Je dirais, d'une façon générale, que tous les chemins de fer britanniques ont été financés par la vente d'obligations. Ils n'émettent pas de titres garantis par hypothèque, ils financent et construisent leurs chemins de fer par des émissions d'obligations.

M. MUTCH: De sorte que les détenteurs sont assurés d'un revenu perpétuel sur ces titres?

M. COOPER: Quel recours les détenteurs d'obligations ont-ils dans le cas d'un défaut de paiement? Dans le cas du *Grand Tronc* il n'y a jamais eu de défaut, alors ce qui pourrait arriver est quelque peu problématique.

M. MUTCH: Supposons qu'une compagnie dans laquelle vous détenez des obligations de cette nature fasse banqueroute, perdriez-vous votre capital?

M. COOPER: Dans ce cas, les détenteurs d'obligations interviendraient en prenant possession des titres secondaires; les détenteurs d'actions de première, de deuxième et de troisième priorité, ainsi que les détenteurs d'actions communes, perdraient tout. Les détenteurs d'obligations ont le premier privilège sur l'actif. Dans le cas du *Grand Tronc*, leur position était très sûre; au point que, quand ils ont fait banqueroute, le Canada a garanti l'intérêt sur leurs obligations perpétuelles. Cependant, il n'y a jamais eu de défaut de paiement sur les actions à partir de la date de l'émission.

M. MUTCH: L'État détient tout l'actif en garantie.

M. COOPER: Il a le contrôle des biens, oui.

M. MOORE: Ces obligations sont-elles assujéties aux droits de succession à la mort du détenteur?

L'hon. M. CHEVRIER: Ce sont des biens de la succession; oui, elles doivent l'être.

M. FULTON: Vous avez, à la page 21, le détail de la dette consolidée et il y a deux émissions garanties par la province de la Colombie-Britannique. Quels effets ont-ils? La province de la Colombie-Britannique n'est-elle plus responsable?

M. COOPER: Au sens légal, oui; mais à toutes fins pratiques elles sont garanties par l'État.

M. FULTON: Quand il a pris le réseau, en 1923, n'est-ce pas, l'État n'a-t-il pas accepté toutes les dettes?

M. COOPER: Non, pas par voie juridique. Il l'a fait simplement en prenant possession pour protéger le réseau et empêcher la foreclosure par ces détenteurs individuels de la propriété. Ce semble être presque un axiome que la compagnie sera forcée de les payer.

M. MUTCH: La province de la Colombie-Britannique est encore responsable légalement.

M. COOPER: Je ne voudrais pas entrer dans les aspects juridiques de la question. Il ne sera jamais donné de décharge légale à la province de la Colombie-Britannique au sujet de ces titres. Elle les a garantis et cette garantie persiste, mais il n'y a pas de doute que le chemin de fer rachètera les titres, en 1950, l'an prochain, je crois.

M. McLURE: Monsieur Cooper, il y a un article à la page 13, celui des impôts courus, \$3,987,000. Pouvez-vous nous donner approximativement le montant total des impôts payés par les chemins de fer Nationaux du Canada?

M. COOPER: Les impôts des chemins de fer en 1948 se sont élevés à \$10,318,000; plus loin, on trouve sous la rubrique des "impôts divers", \$126,000. En réponse à votre question, les impôts payés en 1948 s'élèvent à peu près à \$11,150,000 y compris les hôtels et les autres biens immeubles.

M. McLURE: Ce montant comprend-il les taxes payées sur les achats?

M. COOPER: Non, il ne comprend pas la taxe de vente.

M. MUTCH: Il ne comprend pas de taxes sur les intérêts.

M. McLURE: Il ne comprend pas de taxes, sauf...

M. COOPER: Toutes les taxes qui se rapportent au coût des matériaux sont exigées de nous comme une partie du coût des matériaux.

M. VAUGHAN: Les taxes de vente et les droits de douane s'élèvent à environ 15 millions de dollars de plus.

M. NICHOLSON: Il y a un poste à la page 13 concernant la réserve pour assurances. M. Cooper a parlé ce matin du rétablissement de cette réserve au chiffre de \$12,000,000. Y a-t-il quelque raison de s'en tenir à ce total?

M. COOPER: Non, mais nous avons appris par expérience que lorsque le fonds atteignait la somme de \$12,000,000 nous étions en mesure de solder toutes les pertes.

M. NICHOLSON: Qu'arrive-t-il si le fonds dépasse la somme de \$12,000,000?

M. COOPER: Nous transférons habituellement tout excédent de \$12,000,000 à notre compte des revenus.

M. NICHOLSON: Vous avez dit que vous aviez été victimes d'un grand incendie l'an dernier.

M. COOPER: Il va sans dire que ce fut un incendie considérable. Les pertes subies de ce chef durant l'année ont presque atteint \$2,000,000, et le réseau a dû compenser cette perte par une imputation au compte des revenus; c'est tout le contraire de ce que nous faisons les années où le fonds accusait un surplus.

M. NICHOLSON: Au cours de combien d'années n'avez-vous pas eu de surplus?

M. COOPER: Tout au plus au cours de deux ou trois années dans l'espace de 26 ans depuis 1923. Le fonds d'assurance nous rapporte ordinairement un bénéfice.

M. NICHOLSON: Voulez-vous en consigner les détails au compte rendu?

M. COOPER: C'est facile. Nous vous en avons donné les détails l'an dernier et il ne nous reste qu'à y ajouter les chiffres d'une année.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, désirez-vous poser d'autres questions?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous avons à peu près parcouru toute cette partie du rapport. Nous avons discuté les recettes et les dépenses d'exploitation.

M. FULTON: Non, je ne suis pas de cet avis. J'avais l'impression que nous discussions le bilan.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. FULTON: Quelques-uns des administrateurs auraient peut-être quelques observations à faire sur les recettes et les dépenses d'exploitation.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous avons discuté cet aspect du sujet ce matin.

Le PRÉSIDENT: Nous avons traité de ce sujet assez longuement. Nous allons passer maintenant à la page 14, capitalisation des Chemins de fer Nationaux du Canada. Désire-t-on poser des questions à ce sujet?

CAPITALISATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

	Année 1948	Solde au 31 décembre 1948	P. 100 du total
PART D'INTÉRÊT:*			
Part de Propriétaire—État:			
Capital-actions, Canadian National Railway Company	Aucun changement	\$ 18,000,000 00	
Capital-actions, Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Ca- nada	Aucun changement	378,518,135 02	
Immobilisation de l'État pour Che- mins de fer du gouvernement cana- dien	\$ 46,747 66	377,724,513 78	
		<u>\$ 774,242,648 80</u>	36.5%
CAPITAL EMPRUNTÉ:			
Détenu par le public.....	\$ 1,372,896 13	\$ 584,232,658 02	
Prêts de l'État.....	71,024,476 60	760,494,825 11	
		<u>\$ 1,344,727,483 13</u>	63.5%
		<u>\$ 2,118,970,131 93</u>	100.0%

* Sauf actions de filiales détenues par le public—\$4,567,540.

IMPORTANTS PASSIFS ÉVENTUELS

The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company:

Assumé par la *Grand Trunk Western Railroad Company* en garantie conjointe et collatérale par endossement du principal et des intérêts de trois millions de dollars *First Mortgage 4%—50 Year Gold Bonds*, échéance 1953.

The Toledo Terminal Railroad Company:

Assumé par la *Grand Trunk Western Railroad Company* quant à \$5,800,000 *First Mortgage 4½%—50 Year Gold Bonds*, échéance 1957. La garantie, collatérale sans être conjointe, porte sur les intérêts seulement. La quote-part du *Grand Trunk Western* est de 9·68%.

Chicago & Western Indiana Railroad Company:

Assumé par la *Grand Trunk Western Railroad Company* en vertu de bail conjoint supplémentaire en date du 1^{er} juillet 1902, entre la *Grand Trunk Western Railroad Company* et quatre autres compagnies co-propriétaires. L'obligation comporte le remboursement du capital-obligations à l'échéance, et le paiement de l'intérêt aux dates fixées sous forme de loyer annuel. La quote-part du *Grand Trunk Western* est d'un cinquième des obligations émises pour la propriété "en commun" et du plein montant des obligations émises pour sa propriété "exclusive". Les obligations consistent en *Consolidated Mortgage 50 Year 4% Bonds*, échéance 1952, et leur montant en circulation au 31 décembre 1948 s'élevait à:—

Émission pour propriété "en commun".....	\$39,973,019 39
Émission pour propriété "exclusive".....	252,535 36

Assumé par la *Grand Trunk Western Railroad Company* en vertu de bail conjoint supplémentaire en date du 1^{er} juillet 1902, entre la *Grand Trunk Western Railroad Company* et autres compagnies co-propriétaires. L'obligation consiste à verser, sous forme de loyer, à un fonds d'amortissement, des montants suffisants pour rembourser l'émission à l'échéance et servir régulièrement l'intérêt. La quote-part du *Grand Trunk Western* est d'un cinquième tant que chacun des autres co-locataires tient ses engagements. Les obligations consistent en *First and Refunding Mortgage 4¼% Series "D" Sinking Fund Bonds*, échéance 1962, et le montant en cours au 31 décembre 1948 est de 15,543,000.

Plan de pension C.N.R.:

Une réserve a été constituée pour les contrats en vigueur en vertu du plan contractuel de 1935, mais non pour les pensions conditionnellement prévues par ce plan ou les plans antérieurs sans engagements contractuel.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, examinons les recettes et les frais d'exploitation. M. Fulton était absent lorsque nous avons discuté la matière sous cette rubrique.

RECETTES D'EXPLOITATION

	1948	1947
Marchandises	\$388,186,787 20	\$338,440,473 29
Réduction des taux dans les provinces Maritimes (20%)	5,357,571 80	4,141,529 39
Voyageurs	41,562,141 00	43,017,689 66
Bagages	159,572 60	159,926 67
Wagons-lits	3,161,913 80	3,176,570 61
Wagons-salons	300,855 99	303,941 31
Postes	4,761,629 31	4,583,160 69
Agence ferroviaire de messageries.....	497,817 12	460,112 11
Messageries	22,912,944 07	20,791,671 70
Autres trains de voyageurs.....	16,491 15	19,479 13
Lait	542,277 69	478,090 37
Aiguillage	4,610,766 22	4,061,705 77
Transbordements par eau.....	323,704 73	327,782 36

RECETTES D'EXPLOITATION—Fin

Wagons-restaurants et buffets.....	2,920,394 01	2,488,583 51
Restaurants	304,142 58	304,198 06
Privilèges de gares, trains et bateaux.....	403,824 97	376,722 87
Consigne	88,340 61	94,459 66
Emmagasinage—Marchandises	210,556 78	174,740 50
Emmagasinage—Bagages	57,046 52	61,251 47
Surestaries	2,122,556 16	2,578,673 72
Commissions des télégraphes (États-Unis).....	11,748 57	15,500 90
Télégraphes commerciaux	7,873,598 00	7,685,919 00
Élévateurs à grain.....	268,408 88	293,964 15
Loyers d'édifices et autres propriétés.....	889,423 43	784,272 74
Divers	2,986,310 49	2,662,906 54
Exploitations en commun—Crédit.....	852,159 45	813,608 63
Exploitations en commun—Débit.....	113,033 13	98,954 81
	<hr/>	<hr/>
	\$491,269,950 00	\$438,197,980 00
	<hr/>	<hr/>

FRAIS D'EXPLOITATION

	1948	1947
ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS		
Surintendance	\$ 5,621,897 57	\$ 4,840,954 29
Entretien de l'infrastructure.....	12,066,612 22	8,940,967 02
Tunnels et passages souterrains.....	207,635 97	62,197 42
Ponts, estacades et ponceaux.....	4,465,485 45	3,330,862 76
Traverses	8,631,035 22	7,704,298 03
Rails	4,493,032 15	3,988,418 63
Autres matériaux pour la voie.....	4,060,938 03	3,155,437 37
Ballast	1,787,676 90	1,683,977 42
Pose de rails et revêtement.....	23,363,478 97	19,247,121 00
Clôtures, protections contre la neige et signaux.....	1,048,136 14	843,287 73
Stations et bureaux.....	3,859,388 75	3,153,164 50
Édifices sur l'emprise.....	470,740 51	353,104 40
Postes d'alimentation d'eau.....	744,198 63	633,854 04
Postes à combustible.....	461,136 57	351,992 46
Ateliers et remises à locomotives.....	2,829,845 57	2,340,796 59
Élévateurs à grain.....	52,941 40	31,741 24
Entrepôts	1,792 17	134 48
Quais et docks.....	201,851 09	168,346 15
Lignes des téléphones et télégraphes.....	3,776,348 58	2,755,249 10
Signaux et enclenchements.....	1,648,140 58	1,395,017 96
Usines génératrices	45,725 36	45,418 97
Réseaux de transport d'énergie.....	285,227 16	225,189 93
Constructions diverses	2,257 36	3,902 60
Propriété de la voie—Dépréciation—Lignes aux États-Unis	909,774 33	885,430 05
Propriété de la voie—Retraits.....	1,945,537 23	1,316,112 90
Entretien différé	4,500,000 00	.....
Machines pour la chaussée.....	984,469 70	767,998 96
Démantèlement	214,000 35	209,359 84
Petits outils et accessoires.....	1,359,315 58	1,097,950 76
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable.....	4,318,701 71	5,211,918 39
Améliorations publiques—Entretien.....	679,397 93	491,985 65
Accidents aux personnes.....	818,435 52	625,460 07
Assurance	23,120 96	26,256 18
Impression et papeterie.....	94,335 23	94,426 33
Autres frais	22,610 52	20,394 90
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun—Débit.....	1,156,645 34	1,046,479 08
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun—Crédit.....	2,220,868 26	1,876,138 16
Droits de passage.....	81,267 96	77,955 30
	<hr/>	<hr/>
	\$ 86,012,266 45	\$ 75,250,984 34
	<hr/>	<hr/>

ENTRETIEN DU MATÉRIEL

Surintendance	\$ 2,239,574 04	\$ 1,934,402 08
Machines d'atelier	3,387,955 09	2,741,996 35
Machines d'usines génératrices.....	193,460 11	188,884 32
Retraits de machinerie.....	173,958 58	229,112 85
Dépréciation de machinerie—Lignes aux États-Unis..	67,991 02	67,505 36
Démantèlement de machines réformées.....	5,980 53	7,985 36
Locomotives à vapeur—Réparations.....	31,323,572 68	26,367,192 23
Autres locomotives—Réparations	837,507 58	472,660 21
Wagons à marchandises—Réparations	28,101,636 98	21,939,842 15
Voitures de voyageurs—Réparations.....	12,144,155 76	12,009,531 49
Matériel flottant—Réparations	574,555 68	502,682 93
Matériel de service—Réparations	3,003,013 45	2,688,872 93
Matériel des messageries—Réparations	284,743 72	242,555 77
Matériel divers—Réparations	276,522 26	239,453 96
Matériel divers—Retraits	10,757 06	10,189 79
Démantèlement de matériel réformé.....	182,848 76	139,136 38
Matériel—Dépréciation	17,834,782 56	16,920,929 13
Matériel des messageries—Dépréciation.....	213,088 08	180,881 07
Accidents aux personnes.....	669,893 87	629,673 92
Assurance	57,695 60	43,679 41
Impressions et papeterie.....	83,701 77	78,214 76
Autres frais	45,790 33	12,362 68
Entretien du matériel utilisé en commun, Débit.....	373,225 13	344,209 78
Entretien du matériel utilisé en commun, <i>Crédit</i>	246,890 40	221,706 80
Entretien différé—Matériel	3,500,000 00	8,000,000 00
	\$ 98,339,520 24	\$ 79,770,248 08

CIRCULATION

Surintendance	\$ 2,889,248 41	\$ 2,563,871 38
Agences extérieures	3,656,439 60	3,301,452 06
Publicité	1,036,505 48	914,598 05
Association de circulation	165,266 26	138,281 18
Impressions et papeterie.....	473,337 00	370,485 21
Bureau industriel	191,931 27	162,650 38
Colonisation, agriculture et ressources naturelles.....	311,853 85	256,776 93
	\$ 8,724,581 87	\$ 7,708,115 19

TRANSPORT

Surintendance	\$ 5,077,054 05	\$ 4,396,299 30
Ordonnance des trains.....	2,834,937 77	2,403,190 11
Personnel des stations.....	33,573,534 73	29,520,061 13
Bureaux de pesage, d'inspection et de surestaries....	139,264 79	114,217 49
Quais à charbon et minéral.....	41,646 74	53,132 90
Fournitures et frais des stations.....	2,534,221 28	2,161,786 44
Chefs et commis des gares.....	6,462,681 85	5,704,768 21
Conducteurs et serre-freins des gares.....	12,302,395 06	10,405,411 00
Préposés aux signaux et aiguilles des gares.....	1,122,502 22	964,415 81
Mécaniciens de locomotives des gares.....	6,993,817 34	6,373,538 52
Wattmen des gares.....	1,644,540 79	1,016,493 58
Combustible pour locomotives de manœuvre.....	9,178,594 88	8,195,195 03
Force motrice pour manœuvre en gares—Produite....	17,388 25	16,212 60
Force motrice pour manœuvre en gares—Achetée.....	86,839 62	95,253 61
Eau pour locomotives de manœuvre.....	230,899 15	218,394 36
Lubrifiant pour locomotives de manœuvre.....	135,876 53	104,478 40
Autres fournitures pour locomotives de manœuvre...	104,025 62	79,783 56
Frais des remises à locomotives—Gares.....	2,903,870 96	2,440,970 60
Fournitures et frais de gares.....	240,932 41	225,217 80
Exploitation en commun des gares et terminus—Débit	2,108,807 83	2,222,772 22
Exploitation en commun des gares et terminus— <i>Crédit</i>	2,372,838 85	2,208,534 26
Mécaniciens des trains.....	20,360,690 42	17,551,318 84
Wattmen des trains.....	532,866 67	178,054 36
Combustible pour locomotives des trains.....	48,072,104 21	40,900,739 83
Force motrice pour trains—Produite.....	5,345 26	4,690 34
Force motrice pour trains—Achetée.....	63,965 28	58,038 70
Eau pour locomotives des trains.....	1,718,311 90	1,488,387 11
Lubrifiant pour locomotives des trains.....	819,824 56	664,488 21
Autres fournitures pour locomotives des trains.....	456,691 77	382,989 36
A reporter	\$157,390,793 09	\$135,731,765 16

	1948	1947
Frais des remises à locomotives des trains.....	\$ 8,323,909 71	\$ 6,850,009 39
Employés des trains.....	24,077,394 97	20,523,147 49
Fournitures et frais des trains.....	15,421,924 49	13,083,400 27
Exploitation des wagons-lits.....	2,539,957 94	2,158,181 92
Manceuvre des signaux et enclenchements.....	763,156 42	683,722 20
Protection des passages à niveau.....	1,150,665 10	984,908 49
Exploitation des ponts mobiles.....	195,354 20	173,046 27
Exploitation des télégraphes et téléphones.....	564,234 32	480,888 75
Télégraphes commerciaux.....	7,164,451 76	6,251,398 21
Exploitation du matériel flottant.....	1,686,572 41	1,319,354 00
Service des messageries.....	15,192,057 34	12,790,800 30
Impressions et papeterie.....	1,017,546 68	951,961 01
Autres frais.....	2,027,471 33	1,900,191 98
Exploitation en commun des voies et propriétés—Débit	1,488,885 55	1,228,652 86
Exploitation en commun de voies et propriétés—Crédit	599,690 13	513,714 22
Assurance.....	15,951 97	16,504 93
Déblayage des accidents.....	724,924 67	590,922 61
Dommages à la propriété.....	135,931 02	135,038 97
Dommages aux bestiaux sur l'emprise.....	87,897 99	89,983 27
Pertes et dommages—Marchandises.....	3,428,830 89	2,790,464 18
Pertes et dommages—Bagages.....	3,891 84	10,679 58
Accidents aux personnes.....	2,549,627 79	2,209,168 58
	<u>\$245,351,741 35</u>	<u>\$210,440,476 20</u>
DIVERS		
Services des wagons-restaurants et buffets.....	\$ 4,307,000 94	\$ 3,753,190 08
Restaurants.....	330,830 86	307,144 24
Élévateurs à grain.....	159,442 72	155,626 58
Autres exploitations.....	52,375 74	45,870 22
Diverses exploitations en commun—Débit.....	361,592 20	.....
	<u>\$ 5,211,242 46</u>	<u>\$ 4,261,831 12</u>
GÉNÉRAUX		
Appointements et frais du haut personnel.....	\$ 619,175 40	\$ 567,250 20
Appointements et frais du personnel subalterne.....	8,415,137 25	7,218,837 70
Fournitures et frais du bureau-chef.....	417,355 21	369,338 80
Contentieux.....	534,293 79	449,639 62
Service des secours.....	42,500 00	27,500 00
Pensions.....	10,386,893 26	10,502,481 04
Impressions et papeterie.....	391,857 33	314,437 41
Frais d'évaluation.....	16,679 51	15,215 00
Autres frais.....	202,069 48	175,981 91
Propriétés en commun, en général—Débit.....	92,977 21	63,457 31
Propriétés en commun, en général—Crédit.....	18,320 81	13,186 91
	<u>\$ 21,100,617 63</u>	<u>\$ 19,690,952 08</u>

M. FULTON: Si cela n'est pas conforme au règlement je n'entends pas provoquer de débats, mais je voudrais poser une question. Est-il régulier de demander aux administrateurs d'indiquer leur estimation de l'accroissement des recettes qui s'ensuivra si on fait droit à leur demande concernant les tarifs-marchandises?

Le PRÉSIDENT: Je crois que ces données ont été fournies ce matin.

M. MUTCH: Je crois que la question posée par M. Fulton a une portée un peu plus grande. Il a demandé quel serait l'effet de la hausse de 20 p. 100 en plus du relèvement des tarifs de 21 p. 100 qui a déjà été consenti au réseau.

M. COOPER: Si l'augmentation de 20 p. 100 était accordée intégralement, nous estimons qu'au regard du volume de trafic en 1948 nos recettes seraient accrues de \$39,580,000.

M. FULTON: Ainsi, j'en conclus que ces recettes seraient en plus celles dérivées de l'augmentation de 21 p. 100 qui vous a été consentie récemment?

M. COOPER: Cette somme représente les recettes additionnelles pour une période de 12 mois. Le relèvement de 20 p. 100 solderait le déficit de la présente année; je suppose que c'est ce que vous voulez savoir.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est à la condition que les 21 p. 100 ne soient pas réduits.

M. COOPER: Cela n'est guère possible, monsieur.

M. MUTCH: A-t-on fait une décomposition de la somme de \$39,000,000 par régions qui indiquerait la provenance de ces recettes. Vous avez dit, je crois, que les \$39,000,000 constituent la somme que vous comptiez percevoir sous forme de recettes additionnelles si on faisait droit à votre demande d'un relèvement supplémentaire de 20 p. 100. Pourriez-vous nous indiquer où ces \$39,000,000 seraient perçus? Par exemple, seraient-ils perçus surtout dans la région des Prairies?

M. COOPER: Je ne pourrais vous donner de réponse à ce sujet. Je ne sais si nos employés préposés au trafic pourraient ou non faire une estimation.

M. MUTCH: Nous soupçonnons que nous verserions une bonne partie de cette somme. Nous aimerions à obtenir ces données s'il est possible de nous les fournir.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions relativement aux recettes d'exploitation?

M. POULIOT: Monsieur Cooper, j'aimerais que ces postes fussent disposés par ordre chronologique. Ils sont tout mêlés et il est très difficile de les apprécier. Quant à moi, cela prête fort à confusion. Par exemple, ici, au milieu de la page sur les recettes, vous avez une série de chiffres qui se rapporte à un poste figurant au bilan ou cela se rapporte peut-être à quelque chose à la page suivante. Ainsi, nous devons consulter l'autre page du rapport,—dans ce cas-ci, je crois que c'est la page 17,—pour y relever le chiffre opposé. Pourquoi n'inscrivez-vous pas les recettes d'exploitation et les dépenses d'exploitation dans deux colonnes afin que nous puissions noter exactement ce qui constitue des recettes et des dépenses par rapport à chaque poste? Autrement, nous n'avons pas suffisamment de sténographes, dactylographes, préposés aux écritures et adjoints pour faire ce travail. Je ne vous demande pas de me révéler de secrets, mais je veux que l'état soit présenté d'une façon ordonnée afin que toute personne qui examine le rapport en comprenne quelque chose sans être obligé de faire des recherches personnelles.

Y a-t-il quelque motif de présenter le rapport de cette façon? Il n'est pas présenté par ordre alphabétique, et je ne sais quelle en est l'ordonnance. Il me semble que les données sont entassées et nous devons travailler comme des mercenaires pour en dégager quelque chose.

M. COOPER: Permettez-moi de faire cette observation, monsieur Pouliot. Les ordonnances émanant des autorités qui ont à voir à ces choses,—Le Bureau fédéral de la statistique au Canada et l'*Interstate Commerce Commission* aux États-Unis,—stipulent que les chiffres seront présentés de cette façon. Cette modalité constitue la pratique uniforme en matière de comptabilité et tout chemin de fer aux États-Unis ou au Canada fait rapport de ses recettes et de ses dépenses comme nous le faisons.

M. POULIOT: Cela peut être vrai, mais ce n'est pas intelligible. Vous ne devez pas nécessairement répéter ce que d'autres font à tort.

M. COOPER: Auriez-vous objection à vous reporter un instant à la page 34?

M. POULIOT: Non.

M. COOPER: Les chiffres à cette page font voir nos recettes par denrées. Nous avons les produits agricoles, les produits de l'industrie animale, les produits miniers, les produits forestiers et la liste se continue. J'ai entendu des personnes soutenir que nous devrions décomposer ces frais d'exploitation de manière à indiquer le coût de transport du coton, des pommes, des moutons, du charbon, du coke, et de tels et tels produits. Ces détails ne peuvent être fournis.

M. POULIOT: C'est la raison pour laquelle je vous ai demandé l'état des dépenses au chapitre du trafic-voyageurs?

M. COOPER: Cela est impossible. Vous pouvez prendre un fourgon ordinaire contenant diverses marchandises et ces marchandises pourraient être réparties entre une douzaine de catégories. Vous pourriez avoir un train de quatre-vingts wagons contenant du charbon, de l'huile, et d'autres produits, et comment pouvez-vous répartir les frais par diverses denrées. Vous dites que nous devrions vous donner simplement la décomposition répartie entre le trafic-marchandises et le trafic-voyageurs, mais je ne vois pas comment nous pouvons le faire. Nous savons ce qu'il en coûte pour réparer une voiture à marchandises et pour réparer un wagon à voyageurs, mais lorsqu'il s'agit d'une locomotive affectée à un service mixte, celui des voyageurs et des marchandises, comment allez-vous répartir le coût des réparations?

On nous dit de prendre le nombre de livres de charbon que brûle une locomotive, dans le service des marchandises ou dans celui des voyageurs et de diviser le coût de l'entretien des voies sur la base de la proportion relative de charbon consommé par la locomotive. Ils disent que le charbon,—la consommation tient à divers facteurs—poids, vitesse,—mais tous comptes faits, c'est simplement une conjecture.

M. MUTCH: De telles données auraient au moins le mérite de reposer sur une base plus scientifique tandis qu'à l'heure actuelle, si on me permet d'exprimer cette opinion, quant au problème que posent la manutention des marchandises et les tarifs-marchandises, nous sommes aussi éloignés d'une solution, parce que nous ne savons pas actuellement ce qu'il vous en coûte pour transporter le coton, le fromage emballé, le charbon ou des bidons d'huile. Dans le moment le coût s'établit à ce que vous pouvez exiger.

M. COOPER: Les chemins de fer des États-Unis ont consacré énormément de temps à l'étude du problème et s'il était possible de faire la répartition, les chemins de fer seraient contraints de l'effectuer.

M. POULIOT: Je ne veux pas vous contraindre de faire quoi que ce soit et je n'ai pas le pouvoir de vous contraindre si ce n'est avec l'assentiment du ministre et des membres du Comité, mais je vous dirai, monsieur Cooper, que vous ne devriez pas sauter la voie. Demeurez sur la voie, et j'ai proposé qu'il conviendrait de présenter à la fois les recettes d'exploitation et les dépenses d'exploitation par ordre alphabétique. Vous ne me dites pas assurément que cette modalité ferait violence au bon sens?

M. COOPER: Prenez le poste des recettes provenant du transport du lait, monsieur Pouliot. Le transport de ce produit nous a rapporté \$542,000. Pouvez-vous indiquer comment il est possible d'établir un poste de dépense en contrepartie de ce poste de recette.

M. POULIOT: Ce n'est pas du tout ce que je propose et je ne veux pas que vous mêliez les cartes; je veux que l'état soit présenté par ordre alphabétique. Le fourgon à bagages viendrait avant la voiture à marchandises et les wagons-lits passeraient avant les wagons-voyageurs et le wagon-poste figurerait avant le wagon à voyageurs, -a-b-c-d. Je suivrais la même ordonnance pour les frais d'exploitation. Les recettes d'exploitation des restaurants seraient inscrites dans une colonne et les dépenses d'exploitation dans une autre colonne. Me dites-vous, plaisanterie à part, que les règlements des chemins de fer ou la pratique des statisticiens font obstacle à cette modalité?

M. COOPER: Je vous dis, monsieur Pouliot, que si vous étiez aux États-Unis et agissiez de cette façon, vous seriez passible d'emprisonnement.

M. POULIOT: Je ne pensais jamais qu'ils dirigeaient leur entreprises ferroviaires de cette façon.

M. COOPER: Les autorités en la matière établissent la modalité que vous suivrez par rapport à la présentation de vos comptes et vous êtes passibles de sanctions si vous les présentez autrement.

M. POULIOT: Ils sont passibles de sanctions?

M. COOPER: Les autorités stipulent que c'est commettre un délit que de dévier à la pratique régulière en matière de comptabilité ferroviaire. Monsieur Pouliot, on nous demande de temps à autre de présenter nos comptes d'une façon correspondante aux comptes du chemin de fer Pacifique-Canadien. Le Pacifique-Canadien établit ses propres comptes de cette façon. Si nous entendons suivre une méthode de comptabilité qui est tout à fait nôtre, ce ne serait que pour répondre aux fins de ce Comité et vous devez tenir compte du fait que ce rapport est transmis à toutes les institutions bancaires, aux chemins de fer, aux firmes d'assurance et à tous ceux qui s'intéressent aux affaires des Chemin de fer Nationaux du Canada. Ils font des comparaisons et je crois que nous prêterions le flanc à la critique si nous avions un système qui nous était particulier.

M. POULIOT: Pensez-vous que vous seriez susceptible d'être critiqué très fortement si vous inscririez ces postes par ordre alphabétique? Pouvez-vous garder votre sérieux en faisant cette affirmation?

M. COOPER: Oui, monsieur, je puis le garder.

M. POULIOT: Eh bien, cela dépasse mon entendement. Par ailleurs, je ne puis comprendre le rapport non plus, il est encore plus obscur.

M. FULTON: Vos frais d'exploitation font voir une forte augmentation,— onze millions de dollars, cette année, au chapitre de l'entretien de la voie et des constructions. Ce chiffre comprend-il un poste pour les réparations effectuées aux voies à la suite des inondations dans la vallée du fleuve Fraser ou ce poste est-il inscrit séparément?

M. COOPER: Non, la proportion des frais résultant des dégâts causés par les inondations qui était imputable à l'entretien de la voie est incluse dans ce compte.

M. FULTON: Ce procédé constitue-t-il une modalité équitable? Si vous subissez un désastre une certaine année et s'il vous faut réparer les voies au lieu de les entretenir, est-il juste d'imputer cette dépense au compte d'une seule année et d'augmenter de ce chef votre déficit qui, m'informe-t-on, est censé être un reflet des frais d'exploitation?

M. COOPER: Nos frais entiers d'exploitation en 1948 relativement aux dégâts causés par les inondations se sont chiffrés à \$2,400,000, soit une assez forte somme à porter au compte des frais.

M. McCULLOCH: Cela fut expliqué ce matin.

M. COOPER: Oui, mais je donnerai un mot d'explication à cette étape. Nos frais entiers s'établissant à 464 millions de dollars, de sorte que vous pourriez peut-être dire que les dégâts imputables aux inondations comptaient pour $\frac{1}{2}$ p. 100, et ce pourcentage n'exigerait pas l'inscription d'un poste spécial.

M. FULTON: Cela est vrai si vous voulez l'incorporer aux frais d'exploitation, mais est-ce exact si vous décomposez la somme par application à l'entretien de la voie et des constructions?

M. COOPER: Non, toute la somme n'est pas imputable à l'entretien, parce qu'une portion des frais tenait à la déviation de l'itinéraire des trains et à des choses de cette nature, soit des dépenses qui sont imputables aux frais de transport et non à l'entretien de l'infrastructure.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous discuter quelque autre chose à la page 15 concernant les frais d'exploitation?

M. FULTON: Je ne suis pas tout à fait satisfait. Vous avez votre propre fonds d'assurances, et vous avez eu un incendie à la gare, à Montréal; pourtant les dégâts causés par cet incendie ne seront pas inscrits à titre de frais d'exploitation?

M. COOPER: Le fonds d'assurances est un fonds qui se rapporte aux pertes imputables aux incendies. Chaque année, comme vous le savez, il se produit des accidents de personnes. Ils ne prennent peut-être pas d'aussi fortes proportions que cet incendie, mais ils occasionnent des pertes d'une nature ou d'une autre et nous devons y pourvoir suivant qu'elles se présentent.

M. FULTON: Puis-je m'enquérir si cela constitue une pratique régulière en matière de comptabilité ferroviaire?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. FULTON: Et cela ne constituerait pas un exposé fidèle des comptes ferroviaires si vous procédiez de quelque autre façon?

M. COOPER: Les exploitants de chemins de fer voient d'un mauvais œil toute démarche visant à exclure des comptes d'exploitation les comptes concernant tout ce qui est de la nature d'un compte de dépenses.

M. FULTON: Où trouvez-vous cette définition? Il me semble que ceci ne constitue pas une définition d'un compte de dépenses, mais vu votre grande expérience, je n'oserai pas formuler une opinion contraire. A première vue, je dirais que si vous subissiez un désastre tel qu'une inondation ou un incendie, vos pertes ne tomberaient pas sous la rubrique de frais d'exploitation normaux?

M. COOPER: Les frais d'entretien tiennent à deux causes, une étant l'usage et l'autre l'effet des éléments. Les dommages causés par une inondation sont seulement une intensification de l'effet des éléments. Je sais qu'il aurait plu à M. Vaughan de faire éliminer les \$2,400,000 de ses frais d'exploitation, mais je crois que nous aurions été critiqués si nous avions fait cela.

M. FULTON: Qui vous aurait critiqués?

M. COOPER: Les gens qui s'attendent que nos frais d'exploitation constituent un fidèle reflet de nos frais d'exploitation. Le chemin de fer Pacifique-Canadien aura un poste du même genre,—il ne sera pas aussi gros que celui-ci,—mais il l'imputera à ses frais.

M. POULIOT: Vous soutenez que le déboursé qu'occasionnent les réparations de dommages causés par une inondation devrait être inclus dans le compte d'exploitation au lieu d'être imputé au compte des immobilisations?

M. COOPER: Oui, monsieur, c'est ce que je pense. Vous n'avez pas de meilleur chemin de fer quand vous avez fini les travaux,—vous ne l'avez pas amélioré, vous n'avez pas ajouté à sa valeur de capital,—vous l'avez simplement remis dans son état primitif.

M. FULTON: L'usage que vous faites de ce fonds d'assurances figure au bilan?

M. COOPER: Oui.

M. FULTON: Comment l'indiquez-vous si vous puisez dans ce fonds?

M. COOPER: Si nous puisons dans ce fonds au point de le réduire au-dessous de son chiffre normal, il nous faudra combler le manquant par une imputation au compte d'exploitation ou à celui des revenus.

M. FULTON: La somme figurerait à votre bilan sous la rubrique capital d'établissement ou sous celle de passif?

M. COOPER: Non.

M. FULTON: Si vous réduisez le montant du fonds, est-ce que vous ne l'indiqueriez pas?

M. COOPER: Il faudrait que nous remettions cette somme dans le fonds avant d'arrêter nos comptes à la fin de l'année. Nous disons que nous devrions avoir une réserve de 12 millions de dollars. Si nous constatons à la fin de l'année, que les gains et pertes donnent un solde de \$12,300,000, nous enlevons les \$300,000 du fonds et en créditons notre compte des revenus. Si, d'autre part, le solde à la fin de l'année se chiffre par \$11,700,000, nous enlevons les \$300,000 du compte des revenus et les remettons dans le fonds. Nous maintenons le fonds à une niveau de 12 millions de dollars. Si le fonds est à un niveau normal, alors le compte des revenus est crédité de l'excédent et s'il y a déficit le solde débiteur est imputé aux frais?

M. FULTON: De sorte que vous y gagnez sur toute la ligne?

M. COOPER: Non, nous n'y gagnons pas. Nous avons versé 2 millions de dollars à notre fonds d'assurances cette année en imputant le déficit. Notre déficit de 33 millions de dollars comprend 2 millions de dollars, la somme requise pour maintenir le fonds au niveau de 12 millions de dollars.

M. FULTON: La réduction du fonds d'assurances de 2 millions de dollars a été occasionnée par l'incendie des hangars à la gare Bonaventure?

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: Et par les inondations dans la Colombie-Britannique?

M. COOPER: Non, monsieur.

M. FULTON: De sorte que vous êtes bel et bien contraint d'inscrire les dommages causés par l'incendie à la gare Bonaventure au chapitre de l'exploitation et non pas au compte d'immobilisations? La valeur de la gare Bonaventure ne constitue-t-elle pas un actif au compte d'immobilisations?

M. COOPER: Eh bien, oui, mais c'est une autre affaire. Le fonds d'assurances a été débité d'une somme de 2 millions de dollars environ en 1948, surtout par suite de l'incendie à la gare Bonaventure. Il nous a fallu rétablir le fonds à la somme nominale de 12 millions de dollars et pour y arriver il nous a fallu faire une imputation au compte des revenus. Il nous a fallu augmenter notre déficit afin de rétablir le fonds au chiffre où il était au début de l'année.

M. FULTON: Si le Château Laurier était incendié, monsieur Fulton, vous n'imputeriez sûrement pas cette perte au compte des revenus?

M. COOPER: Non, pas au compte des revenus. Nous distinguons, monsieur Fulton, entre recettes et revenus. Si nous suivons notre ligne de conduite qui est celle de toujours avoir 12 millions de dollars dans le fonds d'assurances, et s'il est concevable que le Château serait incendié, ou plutôt disons s'il s'y produisait un incendie qui nous causerait une perte de \$1 million, il nous faudrait prendre \$1 million à même le compte des revenus et les remettre dans le fonds d'assurances.

M. MUTCH: En fin de compte, vous dites que le déficit de \$33 millions environ n'aurait été qu'un déficit de \$31 millions environ si vous n'aviez pas subi la perte résultant de l'incendie à la gare Bonaventure?

M. COOPER: Précisément.

M. MUTCH: En d'autres termes, c'est un fonds automatiquement renouvelable maintenu au chiffre de 12 millions de dollars?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. MUTCH: L'an dernier, quand vous n'avez pas eu d'incendies très sérieux, il vous restait une certaine somme excédentaire à même laquelle vous puisez,— eh bien peut-être pas parce qu'elle a été incorporée aux revenus l'an dernier.

M. COOPER: Oui.

M. HAZEN: Monsieur Vaughan, le paragraphe 6 de l'article 16 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien fut modifié en 1936. Il y est dit que "La Compagnie du National (c'est-à-dire les Chemins de fer Nationaux du Canada) et la Compagnie du Pacifique (c'est-à-dire le chemin de fer Pacifique-Canadien) sont tenues pour leur propre compte et de leur propre part, respectivement et autrement tel qu'autorisé par la présente Partie de la présente loi, et il leur est expressément enjoint, de conférer par l'entremise de leurs fonctionnaires compétents, sans délai et périodiquement selon qu'elles pourront en convenir, afin de discuter et de réaliser par accord, si possible, les objets énoncés en la présente Partie de la présente loi".

Or, les objets énoncés dans la présente Partie de la loi visaient à réaliser des économies et à pourvoir à une exploitation plus rémunératrice par des mesures de coopération et les fonctionnaires compétents mentionnés dans la loi sont les régisseurs ou les fonctionnaires des compagnies respectives désignés par les régisseurs. Je voudrais demander s'il y eut des réunions entre les régisseurs des Chemins de fer Nationaux du Canada et du chemin de fer Pacifique-Canadien ou d'autres réunions entre les régisseurs du chemin de fer Pacifique-Canadien et des Chemins de fer Nationaux du Canada en l'année 1948 pour ces fins?

M. VAUGHAN: Non, monsieur, il n'y en a pas eu.

M. HAZEN: Y a-t-il eu des réunions entre des fonctionnaires du chemin de fer Pacifique-Canadien et des Chemins de fer Nationaux du Canada?

M. VAUGHAN: Il y eut des conversations. Des réunions sont tenues constamment au sujet de questions telles que des accords relatifs aux droits de circulation, à l'usage d'installations en commun et le reste.

M. HAZEN: A peu près combien de réunions les fonctionnaires des deux compagnies ont-ils tenues ensemble en 1948 relativement à ces fins?

M. VAUGHAN: Je ne puis vous donner ce renseignement. Il existe un comité composé d'un certain nombre de fonctionnaires du chemin de fer Pacifique-Canadien et des Chemins de fer Nationaux du Canada. On m'avise que cette question est une de celles qui font partie de l'ordre de renvoi de la commission royale.

L'hon. M. CHEVRIER: Exactement.

M. VAUGHAN: Cette question sera débattue au sein de la commission royale.

M. HAZEN: Le rapport que vous nous avez lu ce matin renferme-t-il quelque chose indiquant qu'on a réalisé des économies ou qu'une exploitation plus rémunératrice a résulté de réunions auxquelles des fonctionnaires des deux compagnies ont participé?

M. VAUGHAN: Je ne me souviens de rien en particulier, si ce n'est que les chemins de fer ont renouvelé des accords concernant des droits de circulation qui ne sont pas mentionnés dans le présent rapport. Quelques-unes de ces économies ont été réalisées il y a plusieurs années et il va sans dire qu'elles sont encore pratiquées. Ces mesures d'économie pourvoient à l'abandon de plusieurs centaines de milles de ligne et à l'usage de certaines installations en commun.

M. HAZEN: Si ces économies avaient été réalisées en 1948, je suppose qu'elles figureraient dans votre rapport?

M. VAUGHAN: Ces économies ne sont pas indiquées isolément parce qu'elles sont ininterrompues.

M. HAZEN: Mais la loi prescrit que le rapport doit en faire mention de façon sommaire. Je n'ai pas le texte de la loi en main mais il me semble bien que c'est ce qui y est dit. Mais, en fait, y a-t-il eu beaucoup de mesures prises en ce sens en 1948?

M. VAUGHAN: Quelques réunions ont été tenues, et des accords concernant des droits de circulation ont été renouvelés avec le Pacifique-Canadien, le T.H.B.O., et d'autres chemins de fer.

Chaque fois qu'un nouvel accord comportant une mesure de coopération est conclu on en fait rapport. Nous avons fait rapport d'un tel accord l'an dernier, mais il n'y eut pas de nouveaux accords conclus en 1948, conséquemment nous nous sommes dispensés de faire un rapport. Mais il va sans dire que des économies appliquées par les années passées sont encore pratiquées.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions sur les frais d'exploitation? S'il n'y en a pas, passons alors aux pages 20 et 21. Désire-t-on poser des questions relativement aux pages 20 et 21? Nous avons discuté plusieurs sujets figurant à la page 21. La page 20 renferme-t-elle quelque sujet que vous voulez discuter?

M. FULTON: Oui, il y a un sujet qui porte sur la comptabilité. Êtes-vous tenu de reporter vos immobilisations, vos inscriptions comptables de la valeur des immobilisations, au même chiffre que l'an dernier? Je note que vous n'imputez rien au chapitre de la dépréciation, mais vous inscrivez dans votre compte de dépréciation un chiffre pour la dépréciation accumulée. Êtes-vous obligé de suivre cette pratique?

M. COOPER: Eh bien, nous pourrions inscrire deux chiffres. Il faudrait que nous indiquions les frais bruts, puis la dépréciation et reportions ensuite les frais nets à la colonne du bout. Plusieurs chemins de fer suivent cette méthode. En fait, je suis enclin à croire que cette pratique est suivie uniformé-

ment aux États-Unis. Toutefois, j'estime qu'il y a avantage à indiquer les chiffres comme nous le faisons. Il n'y a guère à gagner à inscrire le montant net. A mon sens, eu égard au chiffre qui résulte du calcul, ce procédé donne l'impression qu'il s'agit de la valeur entièrement dépréciée des immobilisations alors que l'on a inscrit en réalité la valeur seulement moins le chiffre de dépréciation.

Par exemple, nous amortissons notre matériel depuis 1940 et nous avons un compte de dépréciation qui s'établit à 112 millions de dollars.

Si nous indiquions la valeur brute, c'est-à-dire, le coût de \$572 millions moins \$112 millions, et inscrivions la différence à titre de la valeur amortie du matériel, quelqu'un pourrait alors en conclure que ce chiffre représentait la pleine valeur amortie du matériel; mais ce n'est pas le cas. Ce n'est que le coût moins le montant précis de la dépréciation que nous avons inscrit dans nos comptes depuis 1940. Et si vous me demandiez à combien se chiffre la valeur amortie du matériel, je dirais qu'un chiffre moindre serait indiqué dans le bilan.

M. FULTON: Quel chiffre employez-vous pour calculer votre taux de rendement pour, disons, les fins de l'enquête sur les tarifs-marchandises?

M. COOPER: Malheureusement, les chiffres des Chemins de fer Nationaux du Canada n'ont pas été acceptés comme critères à l'enquête sur les tarifs-marchandises.

M. FULTON: Je comprends cela. Toutefois, vous devez avoir vos propres idées à ce sujet. On m'informe que dans la préparation de la cause dont la Commission des Transports est saisie les dirigeants des deux chemins de fer confèrent ensemble et il doit exister quelque entente quant à ce qui constituerait un juste taux de rémunération au regard de votre placement net pour les fins de la fixation des tarifs-marchandises. Il va sans dire que ce point est discutable. Toutefois, il y a certainement lieu de supposer que les fonctionnaires des deux chemins de fer confèrent ensemble et qu'il y a conséquemment un chiffre dont vous vous servez.

M. COOPER: Quand vous considérez le taux de rémunération au regard du placement net, vous supposez que toute la dépréciation entre en ligne de compte, c'est-à-dire, que le placement net est la véritable valeur amortie des immobilisations.

M. FULTON: Ce ne serait pas nécessairement le chiffre qui figure à ce bilan-ci?

M. COOPER: Je ne le crois pas.

M. GIBSON: Avez-vous jamais fait faire une évaluation des immobilisations du National-Canadien?

M. COOPER: Non, nous n'en avons pas fait faire. Mais je crois qu'il faudra y voir un de ces jours. C'est une entreprise qui prendrait beaucoup de temps et qui serait très coûteuse.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que c'est une des tâches que la commission royale songe à entreprendre.

M. GIBSON: J'estime que cette entreprise en vaudrait bien la peine.

M. FULTON: Quel chiffre prend-on comme taux de rémunération nette pour les fins de ces enquêtes sur les tarifs-marchandises?

M. COOPER: C'est au tribunal qu'il appartient d'en décider. Dans le cas des chemins de fer des États-Unis, le taux de rémunération varie d'année en année. Je puis vous dire quel a été ce taux en 1947 et 1948. Le taux de rémunération des chemins de fer de la classe I fut de 4·38 en 1948 et de 3·46 en 1947.

M. FULTON: Est-ce l'*Interstate Commerce Commission* qui a fixé ce chiffre ou est-ce simplement le chiffre réel?

M. COOPER: Non, cet organisme ne fixe pas le taux de rémunération. Il établit les tarifs-marchandises et les tarifs-voyageurs, et ce chiffre constitue la rémunération que rapportent ces tarifs.

M. FULTON: Oh!

M. COOPER: Laissez-moi vous lire la définition du taux de rémunération: "Le taux de rémunération est calculé sur les immobilisations en voies et en matériel, en matériaux ainsi qu'en fournitures et espèces; et déduction faite de la dépréciation courue accumulée inscrite dans les livres des voituriers, le 1er janvier 1948 et 1947, respectivement".

Et vous constaterez que le taux de rémunération varie d'année en année. Les voituriers soutiennent que le taux devrait se chiffrer à 6 ou 7 p. 100. Mais en réalité depuis l'incorporation de cette stipulation à la loi dite *Transportation Act*, les voituriers n'ont jamais touché le taux de rémunération auquel ils estiment avoir droit.

M. FULTON: Quant au taux de rémunération, pourriez-vous nous donner un chiffre moyen pour une période d'années?

M. COOPER: C'est-à-dire, notre revenu net calculé en pourcentage de notre capitalisation totale. Il a été de 1·44 en 1940. Puis, par années, 2·57; 3·84; 5·48; en 1944, il a été de 3·91. Puis, 3·49, 1·39, 1·39. Il faudrait que je vous calcule le taux de 1948.

M. FULTON: Quand vous avez parlé de capitalisation moins la dépréciation, vous entendiez la valeur des immobilisations du réseau telles qu'elles sont inscrites dans les livres.

M. COOPER: Oui, telles qu'inscrites dans les livres. Il faut que vous fassiez entrer plusieurs éléments en ligne de compte quand vous parlez de valeurs immobilières. Les Chemins de fer Nationaux du Canada sont les successeurs de centaines de chemins de fer différents. Notre réseau a débuté il y a 100 ans. Il y a eu des centaines de chemins de fer. Ils ont construit leurs lignes, les ont exploitées pendant une certaine période. Puis, ces chemins de fer ont été vendus ou fusionnés et le compte des immobilisations a été reporté aux autres livres, quelquefois suivant la valeur des titres qui étaient en circulation.

M. FULTON: Avons-nous au Canada quelque système uniforme qui sert à répondre aux fins que nous discutons, à savoir, la détermination du taux net de rémunération suivant la valeur des immobilisations?

M. COOPER: Non. La valeur des immobilisations est censée représenter les prix coûtants. Quand vous me posez cette question, je suis en mesure de parler en connaissance de cause de ce qui s'est passé depuis 1923. Mais si vous remontez à 1850 ou à 1860, j'ignore tout à fait le régime qui existait à cette époque.

M. FULTON: Je constate que le ministre est sorti de la salle. Je me proposais de m'enquérir si cette question-ci était une de celles qui sont déferées à la commission royale. Je me demande si M. Vaughan en saurait quelque chose.

M. VAUGHAN: Je suppose que nous avons quelque part ici le texte de l'ordre de renvoi. La commission royale doit s'occuper en général de la capitalisation des Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. FULTON: Je tenais à être renseigné sur ce point, car si c'est un des sujets dont traitera la commission il est probablement inutile de perdre du temps à le discuter ici. Par contre, si ce sujet ne figure pas au programme, j'entendais demander aux administrateurs du réseau de nous faire connaître leurs vues à cet égard afin qu'elles soient consignées au compte rendu.

M. VAUGHAN: Je crois que nos vues seront incorporées au mémoire présenté à la commission royale.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions sur les données à la page 20?

M. MOORE: Je m'arrête au premier poste, nouvelles lignes construites. J'ai posé cette question l'an dernier. Beaucoup de travaux de développement ont été exécutés dans les domaines miniers du Manitoba septentrional. Je voudrais savoir si le National-Canadien a été prié de faire les études d'une ligne de chemin de fer d'un certain endroit sur le tracé du chemin de fer de la baie d'Hudson au lac Lynn.

M. VAUGHAN: Nous suivons ce développement minier de très près. Il va sans dire que nous n'avons pas les moyens de construire la ligne. Il faudrait que le projet fasse le sujet de négociations.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on discuter davantage le contenu de la page 20? Puis, avez-vous des questions à poser concernant la matière aux pages 21 et 22?

IMMOBILISATIONS

DÉBOURSÉS EN 1948

VOIE:

Nouvelles lignes construites.....	\$ 1,414,549 18	
Nouvelles lignes acquises.....	409,315 09	
Lignes abandonnées	194,721 04	
Rails et boulons.....	819,624 67	
Sellettes et ancres.....	1,008,147 73	
Ballast	651,362 30	
Élargissement des tranchées, etc.....	398,887 70	
Grandes gares à marchandises.....	88,036 91	
Grandes gares à voyageurs.....	788,810 96	
Voies de gares et de garage.....	1,139,102 26	
Appareils de construction de chaussées.....	317,330 92	
Ponts, estacades et ponceaux.....	836,856 26	
Tunnels	113,883 84	
Protection des passages à niveau.....	181,288 27	
Stations et abords.....	1,049,449 51	
Ateliers, remises à locomotives et machinerie	2,085,992 51	
Signaux et enclenchements.....	277,793 55	
Télégraphes—chemin de fer.....	300,938 23	
Télégraphes—commerciaux	1,801,666 18	
Édifices et équipement du commissariat....	93,628 75	
Terrains	2,430,871 70	
Frais généraux	269,430 22	
		\$ 16,282,245 70

MATÉRIEL:

Construction ou acquisition de matériel		
roulant	\$ 49,184,949 22	
Retraits de matériel roulant.....	3,537,324 52	
Améliorations générales au matériel.....	1,795,099 96	
Transformations de matériel.....	318,462 30	
Matériel des messageries et divers.....	359,636 19	
		48,120,823 15

HÔTELS		105,978 33
PROPRIÉTÉS EXPLOITÉES SÉPARÉMENT.....		480,084 54

DÉPENSES NETTES POUR ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS EN 1948.....		\$ 64,989,131 72
--	--	------------------

Solde au 1er janvier 1948.....	\$ 2,073,881,350 02	
Dépenses nettes pour additions et améliorations au cours de l'année	\$ 64,989,131 72	
Chemins de fer du gouvernement canadien: Construction d'un aqueduc à Fairview (N.-É.)	46,747 66	
		65,035,879 38
Solde au 31 décembre 1948.....	\$ 2,138,917,229 40	

PRÊTS DE L'ÉTAT

	Montant en cours au 31 déc. 1948	Intérêts courus 1948	Taux moyen d'intérêt
Prêts pour rapatriement de titres au Royaume-Uni.....	\$391,439,302 58	\$ 13,700,129 86	3.50%
Prêts pour amortissement.....	278,925,788 39	6,284,221 12	2.31%
Prêts pour achat de matériel.....	38,228,164 56	1,023,790 82	2.57%
Prêts pour placement dans les Lignes aériennes Trans-Canada	19,043,022 71	470,959 50	2.53%
Prêts pour immobilisations et capital d'exploitation Chemins de fer du gouvernement canadien—Capital d'exploitation en 1923.....	16,086,566 33	147,931 52	1.87%
	16,771,980 54	.....
	\$760,494,825 11	\$ 21,627,032 82	2.90%

DETTE CONSOLIDÉE—PRINCIPAL ET INTÉRÊTS

NOM DES VALEURS	Compagnies	Date d'émission	Date d'échéance	Montant en cours au 31 déc. 1948	Intérêts cours 1948
GARANTIES PAR L'ÉTAT:					
5% Perpetual Debenture Stock.....	G.T.R.....	1875 à 1883	Perpétuelles..	\$ 1,016,091.86	\$ 69,954.20
5% G. W. Perp. Debtr. Stool and Bonds.....	G.T.R.....	1858 à 1876	Perpétuelles..	499,709.33	40,211.60
4% Perpetual Debenture Stock.....	G.T.R.....	1883 à 1918	Perpétuelles..	5,446,783.07	233,882.83
4% Nor. Rly. Perpetual Debtr. Stock.....	G.T.R.....	31 juil 1884	Perpétuelles..	22,591.07	1,073.72
3% 1st Mortgage Bonds.....	G.T.P.....	1er juil 1962	1er jan. 1962	26,465,130.00	793,953.90
4% Sterling Bonds.....	G.T.P.....	1er juil 1914	1er jan. 1962	7,999,074.00	319,962.96
3% 1st Mortgage Debenture Stock.....	Can. Nor...	29 juil 1903	10 juil 1953	1,162,768.33	34,879.18
3 1/2% 1st Mortgage Debenture Stock.....	Can. Nor...	Mars 1910	20 juil. 1958	5,636,506.82	197,273.83
3 1/2% 1st Mortgage Debenture Stock.....	C.N.A.....	22 mars 1911	4 mai 1960	550,726.60	19,273.48
3 1/2% 1st Mortgage Debenture Stock.....	C.N.O.....	8 déc. 1911	19 mai 1961	3,597,517.87	125,347.98
5% 30 Year Guaranteed Bonds.....	Nat.-Can...	1er fév. 1924	1er fév. 1954	50,000,000.00	2,500,000.00
4 1/2% 30 Year Guarantee Gold Bonds.....	Nat.-Can...	1er juil. 1927	1er juil. 1957	64,136,000.00	2,886,120.00
5% 40 Year Guaranteed Gold Bonds.....	Nat.-Can...	1er oct. 1929	1er oct. 1969	57,728,500.00	2,886,425.00
5% 40 Year Guaranteed Gold Bonds.....	Nat.-Can...	1er fév. 1930	1er fév. 1970	17,338,000.00	866,900.00
4 1/2% 25 Year Guaranteed Gold Bonds.....	Nat.-Can...	15 juin 1930	15 juin 1955	48,496,000.00	2,303,560.00
4 1/2% 25 Year Guaranteed Gold Bonds.....	Nat.-Can...	1er fév. 1931	1er fév. 1956	67,368,000.00	3,031,560.00
4 1/2% 20 Year Guaranteed Gold Bonds.....	Nat.-Can...	1er sept. 1931	1er sept. 1951	48,022,000.00	2,160,990.00
3% 20 Year Guaranteed Bonds.....	Nat.-Can...	15 jan. 1939	15 jan. 1959	35,000,000.00	1,050,000.00
2 1/2% 20 Year Guaranteed Bonds.....	Nat.-Can...	2 jan. 1947	2 janv. 1967	50,000,000.00	1,375,000.00
Total.....				\$490,485,398.95	\$ 20,896,368.68
GARANTIES PAR LA PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE:					
4% 1st Mortgage Debenture Stock.....	C.N.P.....	16 nov. 1911	2 avril 1950	\$ 798,055.48	\$ 31,922.22
4 1/2% Terminal Debenture Stock.....	C.N.P.....	1913 et 1914	2 avril 1950	1,154,052.13	51,929.22
Total.....				\$ 1,952,107.61	\$ 83,851.44
ÉMISSIONS TRUST DU MATÉRIEL:					
2 3/4% Séries "P".....	Nat.-Can...	15 sept. 1938	Sér. 15, 9, '53	\$ 2,600,000.00	\$ 81,239.58
2 1/2% "Q".....	Nat.-Can...	1er juil. 1939	Sér. 1, 7, '49	650,000.00	24,375.00
2 3/4% "G.T.W.".....	G.T.W.....	1er juin 1941	Sér. 1, 6, '51	1,420,000.00	44,961.67
2% "R".....	Nat.-Can...	1er déc. 1947	Sér. 1, 12, '57	5,040,000.00	111,066.67
2 1/2% "S".....	Nat.-Can...	15 mars 1948	Sér. 15, 3, '58	28,000,000.00	456,370.44
2 1/2% "T".....	Nat.-Can...	1er nov. 1948	Sér. 1, 11, '58	21,500,000.00	66,046.23
Total.....				\$ 59,210,000.00	\$ 784,059.59

AUTRES ÉMISSIONS:

4%	Canada Atlantic 1st Mtge. Bonds	G.T.R.....	1er janv. 1905	1er janv. 1955	\$ 9,947,934.00	\$ 397,917.36
4%	1st Mortgage Bonds.....	Pem. Sou...	1er sept. 1906	1er sept. 1956	150,000.00	6,000.00
4%	2nd. Mtge. Bonds, Prairie "A".....	G.T.P.....	1er avril 1905	1er avril 1955	3,574,530.00	142,981.20
4%	2nd. Mtge. Bonds, Mountain "B".....	G.T.P.....	1er avril 1905	1er avril 1955	3,144,906.00	125,796.24
4%	1st Mtge. Bonds, "Lake Superior".....	G.T.P.....	1er avril 1905	1er avril 1955	2,152,008.00	86,080.32
4%	Perpetual Cons. Debenture Stock.....	Can. Nor...	1903 à 1912....	Perpétuelles..	3,992,929.66	159,383.05
4%	Perpetual Cons. Debenture Stock.....	C.N.O.....	21 juin 1909	Perpétuelles..	889,597.47	35,394.78
4%	Perpetual Cons. Debenture Stock.....	C.N.Q.....	Oct. 1906	Perpétuelles..	465,545.33	18,516.02
4%	1st. Mtge. Perp. Debenture Stock.....	Q.&L.St.J..	1er juin 1912	Perpétuelles..	285,342.40	10,928.36
4%	1st. Mortgage Bonds.....	G.T.W.....	30 nov. 1900	1er juil. 1950	6,527,336.00	261,237.86
4 1/2%	1st. Mortgage Series "A" Bonds.....	G.T.W.....	1er janv. 1930	1er janv. 1980	400,000.00	18,000.00
4%	1st. Mortgage Gold Bonds.....	M.&P.L....	1er oct. 1900	1er oct. 1950	200,000.00	8,000.00
5%	Dette envers la province de N.-B.....	Nat.-Can...	3 sept. 1929	15 nov. 1958	380,022.60	19,001.12
4%	1st. Mortgage Bonds.....	C.C.R.....	14 mars 1910	14 sept. 1949	475,000.00	5,541.67
	Intérêts sur valeurs à échéance durant 1948.....				—	143,750.00
	Total.....				\$ 32,585,151.46	\$ 1,438,537.98
	Total de la dette entre les mains du public d'après le bilan.....				\$584,232,658.02	\$ 23,202,817.69

Dans le montant ci-dessus sont compris \$10,450,008.06 de valeurs au pair du réseau gardées aux fonds et comptes spéciaux.

Ces obligations sont comptées en monnaie canadienne. La monnaie anglaise ou américaine est convertie au pair du change.

Cette liste ne comprend pas les valeurs dans le trésor du Réseau ni celles détenues par le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada ou par l'État en garantie collatérale.

FINANCE

Année 1948

DETTE CONSOLIDÉE—Nouvelles émissions

Certificats Trust du matériel 2½%, Série "S"—1948, échéance par série jusqu'au 15 mars 1958.....	\$28,000,000.00	
Certificats Trust du matériel 2½%, Série "T"—1948, échéance par série jusqu'au 1er novembre 1958.....	21,500,000.00	
Obligations du Central Counties Railway 4%, échéant le 24 septembre 1949 (assumées par l'acquisition du contrôle du capital-actions).....	475,000.00	\$49,975,000.00

DETTE CONSOLIDÉE—Remboursements

Obligations de la Canadian National Railway Company, 3%, 15 ans, échéant le 1er février 1952, rachetées le 1er février 1948, au pair.....	\$20,000,000.00	
Obligations de la Canadian National Railway Company, 3%, 17 ans, échéant le 15 février 1953, rachetées le 15 février 1948, au pair.....	25,000,000.00	
Paiements annuels de principal au trust du matériel.....	2,278,000.00	
Rachat et rapatriement de divers titres.....	1,324,103.87	48,602,103.87
Augmentation de la dette consolidée.....		\$ 1,372,896.13

PRÊTS DE L'ÉTAT

Prêts à 2½% pour le rachat des obligations à 3% de la Canadian National Railway Company, rachetées le 1er et le 15 février 1948.....	\$45,000,000.00	
Prêts pour le paiement de principal d'accord location-achat de matériel—Net.....	7,530,568.09	
Prêts pour dépenses de capital et fonds d'exploitation.....	16,093,908.51	
Prêts pour l'achat de capital-actions des Lignes aériennes Trans-Canada.....	2,400,000.00	\$71,024,476.60
Augmentation de la dette consolidée—1948.....		\$72,397,372.73

L'émission de \$28,000,000 de certificats du Trust du matériel à 2½%, Série "S"—1948, du 15 mars 1948, a eu lieu pour payer en partie l'achat d'un nouveau matériel coûtant \$37,647,433. Les certificats qui échoient par série et sont rachetables en dix versements annuels, ont été vendus à 99·11, ce qui coûte à la compagnie un intérêt annuel de 2·30%.

L'émission de \$21,500,000 de certificats du Trust du matériel à 2½%, Série "T"—1948, du 1er novembre 1948, a eu lieu pour payer en partie l'achat d'un nouveau matériel coûtant \$29,078,443. Les certificats qui échoient en vingt versements semi-annuels ont été vendus à 99·385, ce qui coûte à la compagnie un intérêt annuel de 2·375%.

IMMOBILISATIONS DANS LES FILIALES

Compagnies	Montant en cours	Propriété du Réseau au 31 décembre 1948	
		Valeur nominale	Valeur comptable
ACTIONS:			
The Belt Railway Company of Chicago.....	\$3,120,000.00	\$ 240,000.00	\$ 240,000.00
Canadian Government Merchant Marine, Limited.....	800.00	800.00	800.00
Chicago & Western Indiana Railroad Company.....	5,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company.....	3,000,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00
Detroit Terminal Railroad Company.....	2,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00
Northern Alberta Railways Company.....	12,500,000.00	6,250,000.00	6,250,000.00
The Ontario Car Ferry Company (Limited)....	500,000.00	250,000.00	179,007.53
The Public Markets, Limited.....	1,150,000.00	575,000.00	575,000.00
Railway Express Agency, Incorporated (sans valeur nominale).....	1,000 actions	6 actions	600.00
The Toronto Terminals Railway Company.....	500,000.00	250,000.00	250,000.00
The Toledo Terminal Railroad Company.....	4,000,000.00	387,200.00	387,200.00
Lignes aériennes Trans-Canada.....	25,000,000.00	25,000,000.00	25,000,000.00
Vancouver Hotel Company Limited.....	150,000.00	75,000.00	75,000.00
Total.....			\$36,457,607.53
OBLIGATIONS:			
Northern Alberta Railways Co. 1st Mortgage Bonds.....	\$20,855,000.00	\$10,427,500.00	\$10,427,500.00
The Toronto Terminals Railway Co. 1st Mortgage Bonds.....	25,910,000.00	12,955,000.00	12,955,000.00
Total.....			\$23,382,500.00

IMMOBILISATIONS DANS LES FILIALES—Fin.

Compagnies	Montant en cours	Propriété du Réseau au 31 décembre 1948	
		Valeur nominale	Valeur comptable
AVANCES:			
Chicago & Western Indiana Railroad Company.....		\$ 2,827,980.71	
Northern Alberta Railways Company.....		200,000.00	
Railway Express Agency Incorporated.....		173,493.22	
Vancouver Hotel Company Limited.....		6,055.65	
Lignes aériennes Trans-Canada.....		1,500,000.00	
Total.....		\$ 4,707,529.58	
Total des immobilisations dans les filiales d'après le bilan.....		\$64,547,637.11	

M. POULIOT: Relativement aux immobilisations dans les filiales, je voudrais connaître les noms des compagnies dont le National-Canadien contrôle la majorité des actions, et j'entends par cela plus de 51 p. 100 des actions.

M. COOPER: Il y a les Lignes aériennes Trans-Canada. C'est la seule de ces compagnies dont nous possédons plus de 51 p. 100 des actions.

M. POULIOT: Dans quelle mesure le réseau est-il intéressé au *Vancouver Hotel Company Limited*?

M. COOPER: C'est une compagnie exploitante. Nous possédons 50 p. 100 des actions en commun avec le Pacifique-Canadien.

M. POULIOT: Et la *Toledo Terminal Railroad Company*?

M. COOPER: Oui. Nous détenons moins de 10 p. 100 des actions de concert avec divers autres chemins de fer.

M. POULIOT: Êtes-vous intéressé au *Toronto Terminals Railway Company*?

M. COOPER: Nous possédons 50 p. 100 des actions de concert avec le Pacifique-Canadien.

M. POULIOT: Et la *Railway Express Agency, Inc.*?

M. COOPER: Cet organisme appartient à tous les chemins de fer des États-Unis. Notre part de propriétaire est bien petite, je dirais 4 p. 100 environ.

M. POULIOT: Et *Public Markets Limited*?

M. COOPER: Nous possédons 50 p. 100 des actions.

M. POULIOT: A quel endroit cette compagnie est-elle établie?

M. COOPER: A Winnipeg.

M. POULIOT: Et possédez-vous des actions du *Ontario Car Ferry Company (Limited)*?

M. COOPER: Nous possédons 50 p. 100 des actions de concert avec le *Baltimore & Ohio Railway*.

M. POULIOT: Et la *Northern Alberta Railways Company*?

M. COOPER: Nous détenons 50 p. 100 des actions de concert avec le Pacifique-Canadien.

M. POULIOT: Votre réseau est intéressé au *Detroit Terminal Railroad Company*?

M. COOPER: Nous possédons 50 p. 100 du capital-actions de concert avec le *New York Central*.

M. POULIOT: Et le *Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company*?

M. COOPER: Nous et le *Nickle Plate* possédons 50 p. 100 des actions.

M. POULIOT: Et le *Chicago & Western Indiana Railroad Company*?

M. COOPER: Notre réseau y est intéressé pour un cinquième.

M. POULIOT: Et quels sont les autres détenteurs d'actions?

M. COOPER: Il y a cinq chemins de fer différents. Le Wabash en est un, puis il y a l'Erie, le C. & E.I. et le C.I. & L.

M. POULIOT: Et la *Canadian Government Merchant Marine Limited*?

M. COOPER: C'est une compagnie défunte. Nous en possédons seulement quelques actions statutaires.

M. POULIOT: Ce sont tout au plus des valeurs de papier?

M. COOPER: Elle n'a pas d'actif maintenant.

M. POULIOT: Et la *Belt Railway Company*, de Chicago?

M. COOPER: Je crois que nous sommes intéressés à cette compagnie jusqu'à concurrence d'un treizième des actions.

M. POULIOT: Quelle est la valeur réelle des actions que possède le réseau dans ces compagnies au montant total inscrit de \$36,457,607?

M. COOPER: Eh bien, il est difficile de répondre à cette question.

M. POULIOT: J'entends la valeur de bourse.

M. COOPER: Non, monsieur. Il n'y en a pas une d'inscrite à la Bourse des valeurs.

M. POULIOT: Quelle est la valeur de bourse des obligations au montant de \$23,382,500 figurant au rapport?

M. COOPER: Elles ne sont pas inscrites à la Bourse. Nous possédons la moitié des obligations, et le Pacifique-Canadien possède l'autre moitié.

M. POULIOT: Et les avances?

M. COOPER: Elles valent la somme déclarée.

M. POULIOT: Votre troisième réponse fait suite aux deux autres, aux relevés des actions et des obligations?

M. COOPER: Oui. Nos immobilisations sont partagées entre des actions, des obligations et des avances.

M. POULIOT: Oui, elles en font partie.

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: Ces avances sont en plus de l'achat d'actions et d'obligations?

M. MUTCH: Sont-ce des avances non garanties?

M. COOPER: Eh bien, les avances au *Chicago and Western Indiana Railroad Company* sont garanties, mais il se peut que les autres ne le soient pas.

M. MUTCH: Ce ne sont que des espèces prêtées au chapitre du compte d'exploitation.

M. COOPER: Prenez les Lignes aériennes Trans-Canada. Nous leur avons prêté \$1,500,000 l'an dernier au compte des immobilisations, et nous comptons être remboursés cette année.

M. POULIOT: C'est un prêt consenti contre reconnaissance de dette?

M. COOPER: En général, nous nous faisons donner des billets.

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunirons de nouveau demain après-midi, à 4 heures.

SESSION DE 1949
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SESSIONNEL
DES
CHEMINS DE FER ET DE
LA MARINE MARCHANDE

Que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 2

SÉANCE DU MARDI 29 MARS 1949

RAPPORT ANNUEL DES CHEMINS DE FER
NATIONAUX DU CANADA (1948)

(*Fin*)

ET

RAPPORT ANNUEL DE LA CANADIAN NATIONAL
(West Indies) STEAMSHIPS LIMITED (1948)

TÉMOINS:

- M. R. C. Vaughan, C.M.G., président et président du Conseil d'administration, chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. N. B. Walton, C.B.E., vice-président exécutif, chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. T. H. Cooper, vice-président, chemins de fer Nationaux du Canada.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.,
IMPRIMEUR DU ROI ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1949

PROCÈS-VERBAL

CHAMBRE DES COMMUNES, SALLE 430,

MARDI 29 mars 1949.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, se réunit aujourd'hui à 4 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Présents: MM. Bourget, Chevrier, Clark, Emmerson Fulton, Gibson (*Comox-Alberni*), Hazen, Hlynka, Jackman, LaCroix, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Mutch, Nicholson, Picard, Pouliot, Reid, Warren.

Aussi présents:

Des chemins de fer Nationaux du Canada: M. R. G. Vaughan, président; M. N. B. Walton, vice-président exécutif; M. T. H. Cooper, vice-président.

Des lignes aériennes Trans-Canada: M. G. R. McGregor, président.

De George A. Touche & Co., vérificateurs: M. O. A. Matthews, et M. P. Bennett.

Du ministère des Transports: M. J.-C. Lessard, sous-ministre.

M. T. H. Cooper est appelé. Le témoin dépose certains rapports demandés par le Comité à une séance précédente. (Voir les témoignages de la présente séance).

Le président donne lecture d'une communication reçue de M. E. C. Gilliat, secrétaire-gérant de la chambre de commerce de Winnipeg, de même que certains télégrammes concernant les affaires des Lignes aériennes Trans-Canada. (Voir les témoignages de la présente séance).

Sur la proposition de M. Mutch, il est convenu de déposer la lettre de M. Gilliat et de remettre à plus tard la discussion s'y rapportant.

Le Comité reprend par la suite l'étude différée du rapport annuel des chemins de fer nationaux du Canada (1948).

MM. Vaughan, Walton et Cooper sont interrogés à cet effet.

A 6 heures de l'après-midi, le Comité suspend la séance jusqu'à 8 heures du soir.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 8 heures, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Présents: MM. Chevrier, Clark, Hatfield, Hazen, Hlynka, Jackman, LaCroix, Lockhart, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Nicholson, Picard, Reid, Warren,

Aussi présents: Les représentants des chemins de fer Nationaux du Canada, de *George A. Touche & Co.*, vérificateurs, et du ministère des Transports, énumérés à la première partie de la séance.

Le Comité reprend et termine l'étude différée du rapport annuel sur les opérations des chemins de fer Nationaux du Canada pendant l'année financière 1948.

MM. Vaughan et Cooper sont appelés et interrogés.

Sur la proposition de M. McCulloch, ce rapport annuel est adopté.

Le Comité étudie ensuite le rapport annuel sur les opérations de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pendant l'année civile 1948.

M. Vaughan fait lecture du rapport et est interrogé à cet effet. On étudie également les comptes financiers, et MM. Vaughan et Cooper sont interrogés à cet effet.

Sur la proposition de M. Warren, ce rapport annuel est adopté.

A 10 h. 15, le Comité s'ajourne au mercredi 30 mars, à 11 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,

ANTOINE CHASSÉ.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

le 29 mars 1949.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum, et je pense que nous devrions nous excuser auprès des représentants pour les interruptions. M. Cooper a certaines réponses aux questions posées hier et voici une lettre que je déposerai lorsque M. Cooper aura fini.

M. COOPER: Le Ministre a demandé hier la valeur au pair des obligations perpétuelles assumées en 1923, et la somme en cours à la fin de l'année dernière.

La valeur au pair des obligations perpétuelles relatives à la dette consolidée assumées en 1923 était de \$338,467,141. De ce montant, \$325,848,551 ont été remboursés, surtout au moyen de rapatriement sous le régime des ordonnances de dévolution du Royaume-Uni, laissant un solde de \$12,618,590 en obligations perpétuelles en cours au 31 décembre 1948. Puis une question a été posée par M. Pouliot qui a demandé quel a été le montant d'intérêt sur les prêts du gouvernement depuis 1923.

Le montant d'intérêt sur les prêts du gouvernement avant la date d'entrée en vigueur de la Loi sur la révision du capital de 1937 a été complètement annulé. Rien n'a été payé et la plus forte partie de ce montant n'aurait jamais dû s'accumuler dans les comptes.

Le montant d'intérêt sur les prêts du gouvernement compris dans le compte de revenu depuis la date d'entrée en vigueur de la Loi sur la révision du capital au 31 décembre 1948 et qui a été payé au complet au gouvernement a été de \$146,861,160.

M. Nicholson a demandé quels étaient les résultats de notre caisse d'assurance depuis 1938. Je vais en déposer les chiffres que l'on pourra peut-être verser au compte rendu.

RÉSULTAT DE LA CAISSE D'ASSURANCE DES C.N.C.—11 ANS 1938 À 1948 INCLUSIVEMENT

—	Revenu		Dépenses		Revenu net
	Primes	Revenu net des placements	Pertes	Frais d'administration	
	\$	\$	\$	\$	\$
1938	42,154	583,712	305,939	15,213	304,754
1939	32,962	826,811	295,468	15,213	549,092
1940	47,775	496,171	410,107	12,917	120,922
1941	51,636	258,667	413,190	14,871	117,758
1942	64,685	492,250	374,968	16,846	165,121
1943	197,857	562,313	518,725	18,105	223,341
1944	98,431	1,523,461	389,470	21,696	1,210,725
1945	131,627	1,046,687	1,692,228	22,435	536,349
1946	119,727	424,810	562,016	23,163	40,642
1947	102,397	597,346	400,598	21,860	277,285
1948	93,457	452,737	2,399,571	24,825	1,878,202

M. Fulton m'a posé une question relativement au taux de rendement au cours des quelques dernières années et je lui ai donné des chiffres, sauf ceux de l'année 1948. J'ai dit que j'allais me procurer des chiffres pour 1948; c'est ce

que j'ai fait et le taux de rendement en 1948 était de 55 cents par \$100 de capitalisation. Les pourcentages que j'ai donnés, devraient, je crois, être corroborés par des chiffres indiquant comment ces pourcentages ont été calculés et j'aimerais avoir, si possible, des détails sur les transactions quant à la façon dont nous sommes arrivés aux chiffres que j'ai donnés.

Le PRÉSIDENT: Adopté?

Adopté.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Année	Revenu net disponible pour intérêt, selon les comptes	Dépréciation sur le matériel roulant ramené à 3½% par année	Réserves pour rajustements d'inventaire réparties	Réserve pour contrats de pension rectifiée, selon les années passées	Revenu net disponible pour le rendement sur la capitalisation	Pourcentage sur la capitalisation totale
1940.....	\$ 33,474,443	\$ 2,900,000	\$	\$ 1,980,344	\$ 28,594,099	1.44
1941.....	54,361,316	988,266	.....	2,362,881	51,010,169	2.57
1942.....	74,045,461	2,058,206	2,375,267	1,797,837	76,681,097	3.84
1943.....	85,302,456	4,555,734	1,309,814	19,069,000	110,237,004	5.48
1944.....	71,096,564	3,970,443	3,839,471	.....	78,906,478	3.91
1945.....	71,084,273	.....	.....	.....	71,084,273	3.49
1946.....	35,719,527	.....	7,524,552	.....	28,194,975	1.39
1947.....	27,939,150	.....	.....	.....	27,939,150	1.39
1948.....	11,297,109	.....	.....	.....	11,297,109	0.55

M. COOPER: Les chiffres que j'ai donnés indiquent le montant de revenu net disponible pour un rendement sur la capitalisation du chemin de fer. M. Fulton parlait de quelque chose quelque peu différent. Il s'est enquis du taux de rendement sur les placements immobiliers et je crois qu'il pensait au montant qui serait calculé d'après la formule que je vous ai expliquée hier. Je l'ai calculé de la deuxième façon et j'aimerais également porter ces chiffres au dossier.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Année	Revenu net d'exploitation des chemins de fer	Rajustements selon l'exposé ci-haut	Revenu net d'exploitation rectifié des chemins de fer	Pourcentage de placement immobilier
1940.....	\$ 35,964,407	\$ 4,880,344	\$ 31,084,063	1.63
1941.....	55,626,577	3,351,147	52,275,430	2.74
1942.....	74,930,221	2,635,636	77,565,857	4.05
1943.....	81,633,938	24,934,548	106,568,486	5.50
1944.....	67,724,644	7,809,914	75,534,558	3.86
1945.....	67,877,938	.....	67,877,938	3.47
1946.....	31,558,947	7,524,552	24,034,395	1.23
1947.....	23,710,623	.....	23,710,623	1.20
1948.....	10,175,629	.....	10,175,629	0.50

Le deuxième tableau varie quelque peu avec le premier et bien que je préfère personnellement le premier, le deuxième est établi selon la méthode plus ordinaire. Je pense qu'il sera utile.

M. Nicholson s'est enquis sur les ventes de terrain dans l'Ouest du Canada l'an dernier. Nous avons vendu 28,049 acres de terre dans l'Ouest canadien en 1948. Le prix moyen reçu était de \$8.06 l'acre; le nombre d'acres de terrain non vendu dans l'Ouest du Canada le 31 décembre 1948 était de:

Manitoba	6,762·61
Saskatchewan	210,744·64
Alberta	4,567·90

et la superficie totale est de..... 222,075·15 acres

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout ce que vous avez à nous faire connaître, monsieur Cooper?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. JACKMAN: Monsieur le président, je remarque dans le témoignage d'hier qu'on a parlé des droits miniers qui sont encore aux mains des chemins de fer dans l'Ouest du Canada. M. Cooper a-t-il des preuves sur la superficie sur laquelle les droits miniers dans les diverses provinces ont été gardés?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas ce renseignement ici, mais nous l'aurons.

M. JACKMAN: Il est intéressant aujourd'hui d'avoir des espoirs, même s'ils sont vains, mais avez-vous beaucoup de superficie en Alberta?

M. VAUGHAN: Il est très restreint en Alberta.

M. COOPER: La superficie totale n'est que de 4,567 acres.

M. JACKMAN: Du terrain non vendu?

M. VAUGHAN: Vous parlez des terrains que nous avons vendus et sur lesquels nous gardons les droits miniers?

M. JACKMAN: Oui.

M. VAUGHAN: Nous nous renseignerons là-dessus.

M. JACKMAN: Avez-vous payé la taxe provinciale de 3 p. 100 en Saskatchewan?

M. VAUGHAN: Nous avons gardé certains droits et nous sommes en train d'en racheter d'autres.

M. JACKMAN: Allez-vous en reprendre beaucoup?

M. VAUGHAN: Nous nous occupons sérieusement de cette question présentement.

M. JACKMAN: Les autorités du chemin de fer elles-mêmes estiment qu'il vaut la peine de déboursier certains montants de son propre trésor afin de racheter ou de rétablir le titre aux droits miniers plutôt que de peut-être faire un marché avec d'autres personnes?

M. VAUGHAN: On est à conclure maintenant un marché avec d'autres personnes.

Le PRÉSIDENT: Avant que l'on pose d'autres questions, messieurs, j'aimerais déposer un document que j'ai reçu aujourd'hui à titre de président du Comité. Je suis d'avis, si le veut bien le Comité, que cette lettre ne devrait pas être discutée avant d'arriver aux questions concernant les lignes aériennes Trans-Canada. Cette lettre concerne certaines représentations du Manitoba. Je vais vous en donner lecture.

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE WINNIPEG

346, rue Principale, Winnipeg, Canada.

28 mars 1949.

M. S. M. Clark, député, *président*,
Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande,
Chambre des communes, Ottawa (Ontario).

Lignes aériennes Trans-Canada

Cher monsieur, Vous trouverez sous ce pli copies des télégrammes échangés entre la Chambre de commerce de Winnipeg et le premier ministre. Étant donné que le Comité a été établi, j'imagine qu'il nous reste maintenant à communiquer directement avec vous, monsieur le président.

Ceci a pour but de confirmer la suggestion faite au premier ministre à l'effet que les délégués de l'Alberta, de la ville de Winnipeg, de la Chambre de commerce de Winnipeg, de la *Manitoba Associated Chambers of Commerce* et d'autres organisations peuvent assister aux séances, lorsque des représentations seront faites par ou au nom de ces délégués et organismes.

Il nous ferait plaisir de savoir si un temps défini a été fixé pour la réunion du comité, et quand les délégués pourront se présenter. Nous aimerions à en être tenus au courant aussitôt que possible afin que nous puissions nous occuper du transport et d'autres dispositions.

Bien à vous,

Le secrétaire-gérant,
(Signé) E. C. GILLIAT.

Il y a également, messieurs, trois télégrammes ici. Je pense qu'il y aurait lieu de les discuter également lorsque nous nous occuperons de questions concernant les Lignes aériennes Trans-Canada.

16 mars 1949.

Très honorable Louis St-Laurent,
Premier ministre,
Ottawa (Ont.).

La Chambre de commerce de Winnipeg réitère avec instance sa demande de ne pas donner suite à la décision de transporter à Montréal les bureaux chefs d'administration, les directeurs et le personnel des Lignes aériennes Trans-Canada du Manitoba. Nous recommandons de plus, si le cas est soumis à un comité de la Chambre des communes pour être étudié, tel que l'ont fait les députés de l'Ouest, que l'on ordonne aux lignes aériennes Trans-Canada d'annuler immédiatement l'avis de déménagement déjà donné aux employés afin d'éviter qu'ils vendent leurs maisons et prennent d'autres dispositions personnelles relativement à cet avis. Nous vous saurions gré de bien vouloir vous occuper immédiatement de cette lettre et d'y donner suite.

Le secrétaire-gérant,
E. C. GILLIAT,
La Chambre de commerce de Winnipeg.

18 mars 1949.

M. E. C. GILLIAT,
Secrétaire-gérant,
Chambre de commerce de Winnipeg,
Winnipeg (Manitoba).

En ce qui concerne votre télégramme au sujet de l'intention des Lignes aériennes Trans-Canada de déplacer certains membres du personnel à Montréal, puis-je attirer votre attention sur l'exposé suivant fait au parlement le 3 mars par M. Howe: "Je me rappelle fort bien avoir lu un exposé publié par M. McGregor dans lequel il disait que le changement ne serait pas effectué avant octobre 1949. Si tel est le cas, j'espère qu'un comité sera institué avant cette date". On a donné avis d'instituer un comité de cette chambre pour s'occuper des comptes, états estimatifs et factures se rapportant aux exploitations des lignes aériennes Trans-Canada. Ce comité s'attendait à entreprendre ses délibérations presque immédiatement et il sera autorisé à convoquer des personnes et à se procurer des documents, des registres et des rapports de temps à autre. On pourra étudier les plans de déménagement et les raisons à cet effet pour en faire rapport, et les partis intéressés peuvent se présenter ou se faire représenter afin de procéder aux enquêtes nécessaires. D'ici là le gouvernement estime qu'il ne serait pas justifié de donner des directives à la gérance. J'ai confiance que cette enquête publique établira clairement quelle ligne de conduite en ce qui concerne cette question sera la plus apte à mieux répondre aux aspirations de tous les intéressés pour ce qui est de la bonne administration des Lignes aériennes Trans-Canada.

LOUIS ST-LAURENT.

24 mars 1949.

Très honorable Louis St-Laurent,
Premier ministre,
Ottawa (Ont.).

Je vous remercie de votre télégramme du dix-huit. Des représentants de la province, des municipalités du plus grand Winnipeg, des organisations ouvrières et commerciales, se sont rencontrés hier et ont décidé à l'unanimité de profiter de l'occasion de se présenter devant un comité du Parlement afin de donner suite aux protestations contre le déménagement des bureaux chefs d'administration des Lignes aériennes Trans-Canada. Étant donné que le Comité parlementaire doit se prononcer sur le bien-fondé tel que stipulé dans votre télégramme du dix-huit et en vue de protéger les intérêts des employés, nous estimons qu'il est impérieux et recommandons respectueusement que l'on ordonne aux directeurs des Lignes aériennes Trans-Canada d'interrompre les préparatifs de déménagement en attendant la décision du comité, tel qu'exigé antérieurement.

Le secrétaire-gérant,

E. C. GILLIAT,
La Chambre de commerce de Winnipeg.

M. MUTCH: Je propose que la lettre soit portée au procès-verbal et qu'on la discute lorsqu'il sera question des lignes aériennes Trans-Canada.

Le PRÉSIDENT: Convenu?

Adopté.

M. MUTCH: J'ai autre chose à ajouter. Si ces gens sont convoqués, il sera plutôt tard pour leur faire part de notre intention de les interroger lorsque les délibérations concernant les Lignes aériennes Trans-Canada seront commencées.

M. EMMERSON: Ils voyageront sur les C.C.N.?

M. VAUGHAN: Ils voyageront probablement sur les Lignes aériennes Trans-Canada.

Le PRÉSIDENT: Lorsque nous en serons aux Lignes aériennes Trans-Canada nous pourrions discuter le pour et le contre de cette correspondance.

M. McLURE: Ils seront avisés très prochainement.

Le PRÉSIDENT: Même si cette question était discutée aujourd'hui il serait difficile de faire venir ces gens lorsque les affaires des Lignes aériennes Trans-Canada seront à l'étude.

M. MUTCH: Je dirai que si quelqu'un a un doute à cet effet, je puis l'assurer personnellement que nous discuterons des affaires des lignes aériennes Trans-Canada assez longuement pour que les parties intéressées aient le temps de se rendre.

Le PRÉSIDENT: Même si notre enquête sur les Lignes aériennes Trans-Canada va bon train, si notre comité décide d'interroger ces messieurs, nous pourrions tenir quelques autres séances du matin afin de leur permettre de les interroger.

M. McCULLOCH: Avions-nous l'habitude par le passé en étudiant des questions relatives aux Lignes aériennes Trans-Canada de rencontrer de tels comités?

M. MUTCH: La motion vient d'être adoptée.

Le PRÉSIDENT: La correspondance sera déposée et nous en discuterons lorsqu'il sera question des Lignes aériennes Trans-Canada? Convenu?

Adopté.

M. MUTCH: D'accord pour le moment du moins.

Le PRÉSIDENT: Nous avons terminé à la page 22 hier.

M. HAZEN: Je pourrais peut-être poser quelques questions soulevées dans les témoignages d'hier en ce qui concerne la ligne Barraute. Voici une copie du témoignage d'hier et à la page J-9 on dit qu'on a construit 39·2 milles de route. Vous m'avez dit que vous n'avez pas présentement l'intention de continuer la ligne plus loin. Vous m'avez dit également que le coût de la ligne,—que 39·2 milles,—était de \$3,234,000, ou du moins ce serait d'après vous le coût estimatif. Vous m'avez dit que \$2,621,000 ont été dépensés, que selon vous \$612,000 de plus seraient dépensés, soit un total de \$3,234,000. 39·2 milles ont été construits à ce prix, ce qui, d'après mes calculs coûtent \$82,474 le mille. N'est-ce pas?

M. COOPER: Avez-vous dit \$83,000?

M. HAZEN: J'ai \$82,471.

M. COOPER: Oui.

M. HAZEN: Lorsque le bill a été présenté en 1946, autorisant les chemins de fer Nationaux du Canada à construire cette ligne, il était dit qu'il devait être construit à partir de Barraute. On a autorisé la construction d'une ligne de Barraute à Kiask Falls, une distance d'environ 55 milles, à un coût approximatif de \$4,125,000, soit une moyenne de \$75,000 le mille.

M. COOPER: Cela n'est pas tout à fait exact, monsieur Hazen. Le coût approximatif était de \$4,125,000 plus une allocation de 15 p. 100, ce qui portait le coût estimatif total à \$4,743,000, ce qui revient à environ \$86,000 le mille. De sorte que les 39 milles ont été construits à un peu moins que la moyenne calculée au début pour les 55 milles.

M. HAZEN: Je n'ai pas la Loi devant moi; mais sur lecture de la résolution présentée à la Chambre, je constate qu'on ne parle pas du 15 p. 100. Il n'était question simplement que de \$4,125,000, et la moyenne de \$75,000 le mille, mais comme vous le dites, on peut y avoir ajouté quelque chose.

M. COOPER: Je suis tout à fait certain que dans la Loi particulière en vertu de laquelle cette ligne a été construite, l'allocation de 15 p. 100 était prévue.

M. HAZEN: Je n'ai pas examiné la Loi; il se peut que vous ayez raison. Mais on nous dit que lorsque la *Canadian Paper Company*, si je comprends bien, avait garanti un trafic global de 330,000 cordes de bois de pulpe pendant une période de 6 années; et elle avait garanti cette quantité, même si durant ces 6 années elle n'a pas fourni ces 330,000 cordes de bois de pulpe, elle vous dédommagerait pour la différence.

M. COOPER: Oui, la différence dans les frais d'exploitation du chemin de fer.

M. HAZEN: Oui, la différence dans le coût d'exploitation du chemin de fer. Mais la garantie, si je comprends bien, dépendait du prolongement de la route de 43·7 milles de Barraute à un point à l'extrémité sud est du township Laas. N'est-ce pas? Sa garantie vaut-elle si vous n'atteignez pas une distance de 43·7 milles, mais seulement 39·42 milles?

M. COOPER: Il me faudra vérifier cela, monsieur Hazen. Je pense que cette garantie est valide.

M. VAUGHAN: Cette garantie vaut parfaitement pour la distance que nous avons atteinte.

M. HAZEN: L'honorable M. Chevrier a dit lorsqu'il a présenté le bill à la Chambre que la ligne est projetée présentement au coin sud est du township Lass. Vous dites qu'on ne se propose pas présentement de projeter la ligne à Kiask Falls? A-t-on changé ces plans dans la suite? Avez-vous décidé de ne pas aller jusqu'à 43·7 milles mais seulement à 39·42 milles?

M. VAUGHAN: Nous avons décidé qu'il était nécessaire présentement de ne construire que sur une distance de 39·42 milles. Nous ne voulions pas construire sur une plus longue distance qu'il était nécessaire.

M. HAZEN: Si vous l'aviez prolongé à 55 milles, comme le voulait la Loi, il vous en aurait coûté beaucoup plus que \$4,125,000, n'est-ce pas, même plus que 15 p. 100 que vous avez mentionné?

M. COOPER: Je ne dirais pas cela. Je ne suis pas ingénieur et je ne connais pas ce territoire.

M. HAZEN: Mais évidemment le coût estimatif lorsque le bill a été présenté était de \$4,125,000.

M. COOPER: Plus 15 p. 100.

M. HAZEN: Plus 15 p. 100.

M. COOPER: Oui. Le calcul a été fait d'après \$86,000 le mille.

M. HAZEN: Croyez-vous qu'il en aurait coûté moins pour construire la ligne du point 39·42 à la fin de la limite de 55 milles?

M. COOPER: Je ne le sais pas.

M. VAUGHAN: Tout dépend de la topographie du terrain. On a fait un levé et on a estimé qu'il n'était pas nécessaire de construire cette ligne pour la distance supplémentaire. Cette ligne a été construite pour transporter le bois de pulpe et pour permettre aux colons de se rendre à cet endroit pour défricher.

M. HAZEN: Croyez-vous que la garantie de la *Canadian Paper Company* vaut encore?

M. VAUGHAN: Elle est bonne.

M. HAZEN: Bonne pour toute la distance que vous avez parcourue?

M. VAUGHAN: Sans doute.

M. JACKMAN: On a discuté hier sur le paiement de l'intérêt et l'échéance des obligations américaines aux États-Unis en fonds américains. Voulez-vous me renseigner sur vos opérations avec la Commission de contrôle du change étranger. Lorsqu'il vous faut payer les frais de service de vos obligations américaines payées, il vous faut payer $\frac{1}{2}$ p. 100 à la Commission de contrôle du change étranger au-dessus du coût de votre argent canadien. Mais lorsque vous touchez vos revenus américains à même lesquels il vous faut, naturellement, payer vos frais d'exploitation aux États-Unis, n'avez-vous pas de compte de banque aux États-Unis et ces fonds dans le compte de cette banque aux États-Unis ne doivent pas du tout passer par la Commission de contrôle du change étranger. Ne vous considère-t-on pas comme une compagnie américaine plutôt que comme entité canadienne?

M. COOPER: Exactement.

M. JACKMAN: Pourquoi alors ne vous permet-on pas de payer les frais de service de vos obligations américaines payées à mêmes vos recettes américaines plutôt que d'avoir à recourir à la Commission de contrôle du change étranger ici et payer une peine?

M. COOPER: Nous nous en servons dans la mesure où nous avons des reliquats disponibles pour le paiement de l'intérêt. Mais ce sont des soldes de trafic, et on s'en servirait d'habitude pour régler les comptes entre les lignes de transport américaines. Nous faisons affaires aux États-Unis, naturellement.

Mais s'il y avait un surplus de dollars américains, nous nous en servirions au lieu de payer ce $\frac{1}{2}$ p. 100.

M. JACKMAN: Vous estimez que l'on vous permettrait de vous servir de cet argent?

M. COOPER: Exactement.

M. JACKMAN: Au cours des récentes années, n'avez-vous pas eu un surplus dans vos comptes d'exploitation des États-Unis, de sorte que vous n'auriez pas eu l'occasion de vous présenter à notre Commission de contrôle du change étranger?

M. COOPER: Oui, un petit surplus. Ça ne s'est pas chiffré à grand chose en 1948.

M. JACKMAN: Je parlais de surplus au comptant.

M. COOPER: Oui. Le montant de recettes au comptant dans nos lignes américaines disponibles pour intérêt était de \$4,327,000. Je devrais dire ici que ce montant ne comprenait pas des détails comme des augmentations de dépréciation, mais, en retour, nous nous sommes servis d'augmentations de dépréciation pour fins d'immobilisations.

M. JACKMAN: Il vous faut donc vous adresser à la Commission de contrôle du change étranger pour obtenir de l'argent chaque année pour les frais de service de vos obligations américaines chaque année?

M. COOPER: Oui. Je puis vous dire exactement combien de change nous avons acheté l'an dernier, si cela peut vous intéresser.

M. JACKMAN: Oui, cela m'intéresse.

M. COOPER: Nous avons énormément de transactions entre le Canada et les États-Unis, et nous avons acheté 77 millions de dollars en fonds américains l'an dernier.

M. JACKMAN: Avez-vous vendu des fonds à cette Commission?

M. COOPER: Ces 77 millions de dollars comprennent les achats et les ventes nets.

M. JACKMAN: Vous dites que c'était le net?

M. COOPER: Oui, les achats nets?

M. JACKMAN: Avez-vous les chiffres bruts des ventes à la Commission?

M. COOPER: Non, je ne les ai pas. Mais au change l'an dernier, nous avons accusé une perte de \$170,000, soit la perte sur les fonds américains, moins le profit sur les fonds sterling.

Notre situation du change s'est améliorée considérablement au cours des deux dernières années. Il y a environ deux ans notre compte de change avait dépassé le million de dollars au débit. Mais il avait baissé à 170 millions de dollars l'an dernier.

M. JACKMAN: S'il y a erreur, le chemin de fer n'en est certainement pour rien, mais cela est surtout dû aux frais d'exploitation aux termes de la Commission de contrôle du change étranger et des règlements qu'ils imposent au commerce.

La Commission de contrôle du change étranger a réalisé plus de 10 millions de dollars l'an dernier. Vous vous seriez épargné beaucoup d'argent si vous n'aviez pas eu à payer cette prime de $\frac{1}{2}$ p. 100.

M. COOPER: Notre compte de change nous a apporté une perte de \$170,000.

M. JACKMAN: Pouvez-vous me donner une idée, monsieur Cooper, sur combien vous avez vendu à la commission à tant au-dessus du pair, et combien vous avez acheté de la Commission plus la prime?

M. COOPER: Non, je n'en sais rien.

Si vous devez me poser des questions de ce genre, monsieur Jackman, il me faudra vérifier les réponses parce que, de fait, vos questions touchent à des questions qui ne sont pas de ma compétence. Ils relèvent plutôt de notre département du Trésor et je m'adresserai au vice-président préposé à notre trésor pour en obtenir les réponses.

M. JACKMAN: Serait-il raisonnable de prétendre cela si vous aviez des transactions se chiffrant à 77 millions de dollars avec la Commission de contrôle du change étranger—je suppose qu'il s'agissait surtout de transactions américaines?

M. COOPER: Ces 77 millions de dollars comprenaient toutes des transactions américaines.

M. JACKMAN: Il y eut ce contre-temps que le chemin de fer a dû subir dans la mesure de $\frac{1}{2}$ p. 100 sur ce volume ce qui se chiffrerait à plus de \$3,500,000.

M. COOPER: Je crois que c'est une condition qui se présente dans tout le monde des affaires au Canada. C'est une question de politique du Gouvernement à savoir si cette Commission de contrôle du change étranger doit exister et s'il doit ou non y avoir cette surcharge.

Je suis porté à croire, monsieur Jackman, qu'il n'est pas très juste que vous nous entraîniez dans un différend avec le Gouvernement.

M. JACKMAN: Bien, monsieur Cooper, vous avez le devoir de protéger les intérêts des chemins de fer parce que votre corporation est une des plus importantes au pays, sinon la plus importante. Vous êtes néanmoins sujet à un genre de taxation que la plupart d'entre nous n'approuvons pas.

Vous payez \$3,500,000 d'excédent à la Commission de contrôle du change étranger, c'est-à-dire $\frac{1}{2}$ p. 100 sur 77 millions de dollars.

M. COOPER: Ah! non, monsieur Jackman.

M. JACKMAN: Je pense que je vous ai demandé si c'était là le montant.

M. COOPER: J'ai dit que notre compte net de change était de 170 millions de dollars.

Si vous vous plaignez que la Commission de contrôle du change étranger nous demande $\frac{1}{2}$ p. 100 sur les fonds des États-Unis, vous devez alors nous donner le crédit du profit que nous réalisons sur le change des dollars canadiens en sterling. C'est une proposition à double fin.

M. JACKMAN: Mais, monsieur Cooper, vous aviez des transactions au montant de \$77 millions avec la Commission de contrôle du change étranger concernant seulement les fonds américains, sans parler du sterling.

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Et si vous avez acheté \$35 millions et vendu \$30 millions à la Commission, parce qu'il vous faut passer par cette organisme plutôt que de pouvoir agir comme on a l'habitude de le faire, vous devez avoir accusé un déficit de plus de \$3,500,000 sur vos transactions? N'est-ce pas? Je veux savoir combien?

M. COOPER: Je pense que vous vous trompez d'une décimale, monsieur Jackman; est-ce que ça ne devrait pas être 387 millions de dollars?

M. JACKMAN: Vous avez peut-être raison; néanmoins, c'est un montant très considérable, un poste tout à fait imposant, de toute façon.

Le PRÉSIDENT: Et la différence serait beaucoup plus grande si notre dollar était à 92.

M. WARREN: Monsieur le président, je me demande si M. Jackman se rappelle l'époque où le gouvernement d'Ontario a vendu des obligations aux États-Unis. Il s'est adressé à une compagnie américaine et lui a payé au moins 10 p. 100 en raison de la prime de change. Je crois que nous ne devrions pas trop nous hâter de critiquer des transactions financières convenables. Prenez le cas où vous payez 5 p. 100 sur des obligations sans garanties. Elles étaient très attrayantes pour le public lorsqu'elles ont été mises en vente, et vous devriez un jour pouvoir racheter ces obligations perpétuelles. Je pense que M. Nicholson en a parlé hier. Je me rappelle un incident qui m'est arrivé à titre de membre du conseil de comté de Renfrew. C'est très peu de chose, naturellement, comparé à ce qui se passe ici messieurs où vous parlez de milliards comme nous parlons de dollars. Mais notre conseil avait décidé de construire des chemins et il a décidé d'émettre des obligations sans garanties de vingt ans à cet effet, quelques-unes portant un intérêt de 5 p. 100 et quelques-unes de

4 p. 100; puis nous avons eu les terribles années trente alors qu'un dollar avait l'air d'une mine d'or et celui qui avait cinq dollars était dans le luxe. Et je me rappelle lorsque j'étais à me demander si nous aurions le droit de désavouer notre responsabilité financière sur ces obligations. Nous avons étudié la situation et l'avons examinée, mais je me suis toujours félicité de n'avoir pas décidé d'agir ainsi parce qu'éventuellement nous nous sommes acquittés de nos obligations,—vingt ans se sont écoulés,—nous avons tout réglé, et je suis fort content d'en être sorti avec une conscience en paix et d'avoir payé nos obligations. J'imagine que les financiers des chemins de fer Nationaux du Canada ont commis exactement la même erreur que le comté de Renfrew. Nous avons agi ainsi. Nous payons à mesure maintenant. Nous n'avons plus à payer un intérêt de 9 p. 100, nous payons à mesure maintenant. J'imagine qu'ils ne peuvent pas toujours agir ainsi, mais ils pourront peut-être graduellement en arriver à un intérêt de 2 p. 100. Je ne crois pas que personne estime qu'un intérêt de 2 p. 100 sur un tel chiffre d'affaires soit exorbitant.

M. VAUGHAN: Monsieur Jackman, toutes ces opérations préparées entre notre vice-président et le trésorier de la Banque du Canada ou notre département des Finances; et je puis vous assurer que notre vice-président M. Cowie, est écossais, et il tire le meilleur profit d'une transaction. Vous vous rendez compte, naturellement, qu'il y a beaucoup de négociations au sujet de ces transactions. Si vous avez des questions particulières sur ces questions, il nous fera plaisir de vous donner les réponses.

M. JACKMAN: Je crois que \$7 millions constitue une forte somme d'argent américain à faire passer dans ces fonds au cours d'une année et sur laquelle il faut payer le taux officiel.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à la page 23?

M. MOORE: Le Père Marquette a-t-il affaire aux chemins de fer Nationaux du Canada?

Le PRÉSIDENT: Il s'appelle maintenant le *Chesapeake* et l'*Ohio*, connu sous le nom de *C & O*. Je ne crois pas qu'il existe rien d'officiel entre ces deux réseaux.

M. VAUGHAN: Non, il n'y a rien d'officiel et il appartient complètement aux États-Unis.

M. MOORE: On m'avait dit que certaines dispositions avaient été prises en vertu desquelles le *Grand Trunk Western* et le *Chesapeake* et l'*Ohio* pourraient s'échanger du trafic étant donné leur relation avec la même compagnie mère, et que le *C & O* se servaient de vos lignes. Savez-vous si de telles dispositions existent?

M. VAUGHAN: Il n'y a eu aucune négociation avec le Père Marquette ou le *Chesapeake* et le *Ohio*. Nous avons présentement une entente avec le *Wabash* lui permettant de se servir de nos lignes. Il se sert de notre chemin de fer de Windsor à Niagara. Nous avons des communications avec le Père Marquette, mais sa correspondance est plus considérable avec le Pacifique-Canadien qu'avec la nôtre.

M. MOORE: C'est cela, il donne beaucoup plus de trafic au Pacifique-Canadien qu'au C.-N.?

Le PRÉSIDENT: Le Père Marquette se rend à Windsor, naturellement.

M. WALTON: J'ai un point à ajouter ici, monsieur Moore; il nous arrive parfois de faire passer une certaine partie du trafic du Père Marquette par le tunnel Sainte-Claire et, naturellement, nous sommes rémunérés pour tout le trafic dont nous nous occupons. Nous faisons cela seulement lorsqu'il y a encombrement et que l'on nous confie du trafic de fret pour fins de transport. Ce n'est jamais un problème sérieux et l'on s'en occupe de temps à autre lorsque cette compagnie est encombrée et qu'il lui faut se servir de la route la plus courte par notre tunnel Sainte-Claire vers Sarnia, pour filer par Chatham vers St-Thomas. Vous pensez peut-être à quelque chose de ce genre.

Le PRÉSIDENT: Je pourrais faire quelques remarques à cet effet, mais je crois que je n'en ferai pas. Je l'ai fait en une autre occasion. Je crois que les représentants sont passablement au courant de la situation.

Avez-vous quelque chose à discuter sur les pages 23 et 24?

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT À L'ÉTAT

N° des Compagnies		
1	Canadian National Railway Company.....	\$ 18,000,000.00
2	Le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.....	378,518,135.02
		\$396,518,135.02

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC

ÉMISSIONS DES COMPAGNIES SUIVANTES:		Appartenant à la cie n°	Capital-actions émis	Appartenant au public
3	Atlantic and St. Lawrence Railroad Company..	1	\$ 6,302,340.00	\$ 33,840.00
4	The Bay of Quinte Railway Company.....	21	1,395,000.00	
5	The Bessemer and Barry's Bay Railway Company.....	21	125,000.00	
6	The Canadian Express Company.....	1	1,768,800.00	
7	Canadian National Electric Railways.....	21	1,750,000.00	
8	Canadian National Express Company.....	22	1,000,000.00	
9	Canadian National Land Settlement Association	1	—	
10	*Canadian National Railways (France)—francs 30,000,000.....	1	1,893,573.00	
11	*Canadian National Realities, Limited.....	21	40,000.00	
12	Canadian National Rolling Stock Limited...	1	50,000.00	
13	*Canadian National Steamship Company, Lim- ited.....	43	15,000.00	
14	Canadian National Telegraph Company.....	21	500,000.00	
15	*Canadian National Transportation, Limited...	1	500.00	
16	The Canadian Northern Alberta Railway Company.....	21	3,000,000.00	
17	Canadian Northern Manitoba Railway Com- pany.....	21	250,000.00	
18	The Canadian Northern Ontario Railway Company.....	21	10,000,000.00	
19	Canadian Northern Pacific Railway Company	21	25,000,000.00	
20	The Canadian Northern Quebec Railway Company.....	21	9,550,000.00	3,849,200.00
21	The Canadian Northern Railway Company....	1	18,000,000.00	
22	The Canadian Northern Railway Express Com- pany, Limited.....	21	1,000,000.00	
23	Canadian Northern Steamships, Limited.....	21	2,000,000.00	
24	Canadian Northern System Terminals (Lim- ited).....	21	2,000,000.00	
25	Canadian Northern Western Railway Company	21	2,000,000.00	
26	Cannar Oils Limited.....	1	100.00	
27	*The Centmont Corporation.....	30	176,400.00	
28	Central Counties Railway.....	1	500,000.00	12,000.00
29	The Central Ontario Railway.....	21	3,331,000.00	
30	Central Vermont Railway, Inc.....	1	10,000,000.00	
31	Central Vermont Terminal, Inc.....	30	5,000.00	
32	*Central Vermont Transit Corporation.....	27	5,000.00	
33	Central Vermont Transportation Company....	27, 30	200,000.00	
34	*The Champlain and St. Lawrence Railroad Company.....	1	50,000.00	
35	*Consolidated Land Corporation.....	46	64,000.00	
36	*The Dalhousie Navigation Company, Limited.	21	50,000.00	
37	Duluth, Rainy Lake and Winnipeg Railway Company.....	39	2,000,000.00	
38	Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Com- pany.....	39	100,000.00	
39	Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Com- pany.....	21	3,100,000.00	
40	*Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company	46	200,000.00	
41	The Grand Trunk Pacific Branch Lines Com- pany.....	43	200,000.00	
42	The Grand Trunk Pacific Development Com- pany, Limited.....	43	3,000,000.00	
43	The Grand Trunk Pacific Railway Company	1	24,940,200.00	
44	The Grand Trunk Pacific Saskatchewan Rail- way, Company.....	43	20,000.00	
45	*Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Com- pany, Limited).....	43	501,000.00	
46	{ Grand Trunk Western Railroad Company (Common).....	1	20,000,000.00	
	{ Grand Trunk Western Railroad Company (Preferred).....		25,000,000.00	

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

(Suite)

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC (SUITE)

N° des Compagnies	ÉMISSION DES COMPAGNIES SUIVANTES:	Appartenant à la cie n°	Capital-actions émis	Appartenant au public
47	The Great North Western Telegraph Company of Canada (y compris \$331,500.00 en garde	14	373,625.00	6,825.00
48	The Halifax and South Western Railway Company	21	1,000,000.00	
49	*Industrial Land Company	46	1,000.00	
40	International Bridge Company	1	1,500,000.00	
51	The James Bay and Eastern Railway Company	21	125,000.00	
52	The Lake Superior Terminals Company Limited	21	500,000.00	165,600.00
53	The Maganetawan River Railway Company	1	30,000.00	
54	Manitoba Northern Railway Company	1	500,000.00	
55	The Marmora Railway and Mining Company	21	128,600.00	
56	The Minesota and Manitoba Railroad Company	21	400,000.00	
57	The Minnesota and Ontario Bridge Company	21	100,000.00	
58	Montreal and Province Line Railway Company	27	1,600,000.00	
59	*Montreal and Southern Counties Railway Company	1	500,000.00	
60	The Montreal and Vermont Junction Railway Company	30	197,300.00	
61	*Montreal Fruit & Produce Terminal Company, Limited	1	500.00	
62	*The Montreal Stock Yards Company	1	350,000.00	
63	*The Montreal Warehousing Company	1	236,000.00	10,440.00
64	Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited	21	5,000,000.00	
65	Muskegon Railway and Navigation Company	46	161,293.00	
66	*National Terminals of Canada, Limited	1	2,500.00	
67	National Transcontinental Railway Branch Lines Company	1	500.00	
68	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company	21	925,000.00	
69	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Navigation Company (Limited)	68	100,000.00	
70	*The Oshawa Railway Company	1	40,000.00	
71	The Ottawa Terminals Railway Company	1	250,000.00	
72	The Pembroke Southern Railway Company	1	107,800.00	
73	*Prince George, Limited	1	10,000.00	
74	*Prince Rupert, Limited	1	10,000.00	
75	The Quebec and Lake St. John Railway Company	21	4,508,300.00	
76	The Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company	21	201,000.00	
77	Rail & River Coal Company	1	2,000,000.00	
78	St. Boniface Western Land Company	21	250,000.00	
79	The St. Charles and Huron River Railway Company	21	1,000.00	
80	St. Clair Tunnel Company	1	700,000.00	
81	The Thousand Islands Railway Company	1	60,000.00	
82	†Lines aériennes Trans-Canada	1	25,000,000.00	
83	The United States and Canada Rail Road Company	1	219,400.00	475.00
84	Vermont and Province Line Railroad Company	1	200,000.00	
85	The Winnipeg Land Company Limited	21	100,000.00	
			<u>\$227,871,731.92</u>	<u>\$4,567,540.00</u>

Les comptes de revenus des compagnies indiquées par (*) figurent à l'état des revenus du Réseau au poste "Résultats des propriétés exploitées séparément."

† Considérée comme filiale.

M. FULTON: Les compagnies indiquées en page 23 sont-elles comprises dans le tableau d'exploitation du réseau de chemins de fer Nationaux du Canada?

M. COOPER: Pas toutes. Si vous y lisez la description à la fin de ce tableau à la page 24, vous verrez que l'on dit que: "Les comptes de revenu des compagnies marquées (*) sont comprises dans le compte de revenu du réseau comme des compagnies indépendantes." Vous y verrez également un autre signe qui indique que les Lignes aériennes Trans-Canada sont considérées comme une compagnie affiliée. En d'autres termes, en ce qui concerne ces compagnies, elles sont exploitées et considérées séparément du point de vue du principal réseau de chemin. Celles qui ne sont pas marquées d'un astérisque sont comprises dans les comptes consolidés du réseau et nous ne gardons pas de comptes séparés pour ces lignes.

M. FULTON: Je comprends. Prenez le poste 23 dans ce tableau, la *Canadian Northern Steamships, Limited*; cette compagnie est-elle en opération sur la côte du Pacifique?

M. COOPER: Non, monsieur. La compagnie qui est en opération sur la côte du Pacifique est le n° 13, *Canadian National Steamship Company, Limited*.

M. FULTON: Qu'est-ce que la *Canadian Northern Steamship Company, Limited*?

M. COOPER: C'est une compagnie inactive.

M. FULTON: Et à la page 24, les numéros 73 et 74; pouvez-vous me dire ce qu'ils représentent?

M. COOPER: Le *Prince George* et le *Prince Rupert* sont deux navires exploités par la *Canadian National Steamship Company*. On a jugé opportun d'incorporer une compagnie séparée où on garde le droit de propriété de chaque navire en particulier. C'est-à-dire que nous avons une compagnie appelée le *Prince George Limited* à qui appartient le SS. *Prince George*, et nous avons une autre compagnie, la *Prince Rupert Limited* à qui appartient le SS. *Prince Rupert*, et elles font affaires dans la *Canadian National Steamships Company*. On procède de cette façon à cause de la limitation de la responsabilité en vertu de la loi de la marine.

M. FULTON: Ah! je comprends; chacun de ces navires appartient à une compagnie séparée. Pouvez-vous me dire s'il vous plaît, quel profit ou perte a été enregistré dans chaque cas; ou, je devrais peut-être m'enquérir sur l'exploitation de la compagnie de navigation sur la côte du Pacifique.

M. COOPER: Je puis vous renseigner là-dessus. L'exploitation de la *Pacific Steamship Company* a causé une perte de \$137,707.

M. FULTON: Comment cela se compare-t-il en général avec les registres des années précédentes?

M. COOPER: La perte a été \$95,000 en 1945. L'exploitation du SS. *Prince Rupert* a résulté en une perte de \$167,000. Celle du SS. *Prince George* a indiqué un profit de \$89,000; et le quai de Vancouver en une perte de \$59,000; soit un total de \$137,000.

M. FULTON: Le seul qui a indiqué un profit était le nouveau navire, le *Prince George*?

M. COOPER: Oui, le nouveau navire a indiqué un profit.

M. FULTON: Et l'autre est un vieux navire?

M. COOPER: Oui, mais il fait encore un assez bon travail.

M. FULTON: Et je pourrais vous demander, monsieur Cooper, lorsque vous dites que le *Prince George* a indiqué un profit, s'agit-il d'un profit d'exploitation, ou cela comprend-il le prix d'achat, est-ce un revenu global sur le placement dans le navire ou simplement un profit d'exploitation?

M. COOPER: Non, c'est un profit d'exploitation. Il comprend la dépréciation mais non l'intérêt.

M. FULTON: Et ces navires appartiennent à la *Canadian National Steamships*?

M. COOPER: Exactement.

M. FULTON: Ils appartiennent à la *Canadian National Steamship Company* et sont exploités par la *Prince George Company*?

M. COOPER: C'est le contraire. Ils appartiennent à des compagnies de navigation différentes et sont exploitées par la *Canadian National Steamship Company*.

M. FULTON: Et celui qui a indiqué un profit était un nouveau navire, et celui qui a indiqué une perte était un vieux navire; le profit et la perte respectives provenaient-ils du fait que l'un de ces navires était neuf et l'autre vieux?

M. VAUGHAN: Le *Prince George* est un gros navire qui transporte plus de passagers. Il en coûte peu ou peut-être très peu pour l'exploiter, et il n'a pas besoin de réparations et pour quelque temps n'aura pas besoin des réparations qu'il faut apporter à un vieux navire. Il faut chaque année faire certaines réparations au vieux bateau.

M. FULTON: Recommandez-vous qu'on remplace le vieux navire?

M. VAUGHAN: Non, monsieur pas tout de suite.

M. NICHOLSON: Je me demande, monsieur le président, si nous pouvons nous enquérir sur ce que sera la situation par rapport aux chemins de fer de Terre-Neuve, qui est devenue la dixième province. Nous avons cru d'une façon générale, lorsque Terre-Neuve est entrée dans la Confédération, que ses chemins de fer seraient exploités comme faisant partie du réseau des chemins de fer du gouvernement. Pouvez-vous nous dire, monsieur Vaughan, si le chemin de fer de Terre-Neuve sera incorporé et fera partie du réseau des chemins de fer nationaux du Canada.

M. VAUGHAN: Il sera exploité comme faisant partie du réseau des chemins de fer nationaux du Canada. Les résultats figureront dans les comptes des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. NICHOLSON: Je me demande si M. Cooper a fait une étude de leur système de comptabilité; emploie-t-on le même système de comptabilité à Terre-Neuve? Y aurait-il difficulté ici?

M. COOPER: Bien loin de cela. Ils ne font que fermer leurs comptes de décembre.

M. JACKMAN: Il y aura peut-être un nouveau système de dépréciation.

M. COOPER: Il se peut avec le temps.

M. JACKMAN: Pour faire suite à une des questions posées par M. Nicholson, à titre de directeur de ce réseau de chemin de fer, êtes-vous bien anxieux de prendre le chemin de fer de Terre-Neuve, particulièrement comme entité incorporée dans tout votre système, plutôt que de l'exploiter sur une base d'agence comme le chemin de fer de la Baie d'Hudson?

M. VAUGHAN: Nous n'avons rien à voir dans les dispositions prises entre le gouvernement canadien et les gens de Terre-Neuve. On nous confiera simplement le chemin de fer pour l'exploiter dans une journée ou deux, et nous ferons de notre mieux.

M. NICHOLSON: Vous vous êtes opposés pendant longtemps à exploiter le chemin de fer de la Baie d'Hudson, sur cette base.

M. VAUGHAN: C'est possible. Nous n'aimons pas à assumer une responsabilité qui nous coûtera de l'argent et qui n'indiquera aucun revenu sur le placement.

M. NICHOLSON: Avez-vous une idée de ce que vous coûtera cette exploitation?

M. VAUGHAN: Nous ne pouvons pas calculer cela présentement.

M. FULTON: Les chiffres que vous m'avez donnés pour ce qui est du profit et des pertes respectivement en ce qui concerne les navires, tiennent-ils compte des subventions?

M. VAUGHAN: Non, monsieur, les autres lignes en exploitation touchent une subvention, mais pas nous.

M. FULTON: Vous n'obtenez pas de subvention?

M. VAUGHAN: Nous n'obtenons aucune subvention pour exploiter les navires où que ce soit.

M. FULTON: Avez-vous des contrats postaux pour ces navires?

M. VAUGHAN: J'imagine qu'ils transportent du courrier. Je ne suis pas certain si nous touchons quelque chose pour transporter le courrier. Je ne saurais me prononcer là-dessus; les autres compagnies, la Union et le C.P.C., en opération le long de la côte, obtiennent une subvention au comptant.

M. FULTON: Avez-vous des chiffres pour démontrer combien de subvention vous toucheriez si vous étiez le C.P.C.?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas ces chiffres. Nous avons demandé une subvention il y a quelques années. On ne nous l'a pas accordée parce qu'on a cru que le C.P.C. était en opération avant nous, bien que nous y soyons en affaires depuis trente-cinq ans.

M. FULTON: Vous rappelez-vous si la subvention que vous avez demandée aurait changé la différence entre le profit et la perte globale?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que la subvention eût été très considérable. Je ne me rappelle pas présentement ce qu'elle eût été ou ce qu'obtiennent les autres. Il en a été question il y a quelque temps.

M. FULTON: Si ce n'est pas trop demander, et si nous allons siéger une autre journée, pourriez-vous m'obtenir ces renseignements?

M. VAUGHAN: Nous essaierons de vous les obtenir. Naturellement, tout ce qui est versé en subventions figurera dans les comptes du gouvernement.

M. FULTON: Oui. J'aimerais que vous me donniez une idée de ce que vous obtiendriez sur une base semblable à celle du C.P.C. Nous n'aurons peut-être pas les calculs à temps pour vous renseigner là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur la page 24?

M. JACKMAN: J'aurais une question à vous poser, monsieur Vaughan, sur les chemins de fer de Terre-Neuve. Estimez-vous que vous n'avez rien à décider; que l'on vous demande d'accomplir un travail spécial, à titre de chef du réseau

des chemins de fer et que vous l'assumerez sur quelque base qu'il vous soit confié; que vous devez accepter le programme du gouvernement à titre de chef de la compagnie des chemins de fer?

M. VAUGHAN: Nous ne pouvons empêcher le gouvernement de prendre un chemin de fer. S'il acquiert un chemin de fer et nous en confie l'administration, nous faisons notre possible.

M. JACKMAN: Vous ne discutez pas avec lui. Si ce dernier vous ordonne d'administrer le chemin de fer d'une certaine façon et de l'incorporer dans les comptes de M. Cooper, il faut obéir. Vous protestez. Je ne vous demanderai pas de vous prononcer sur la ligne de conduite du gouvernement, mais nous voulons, à titre de représentants des actionnaires, pour ainsi dire, de ce chemin de fer, d'étudier ce qui arrivera probablement si les comptes du chemin de fer de Terre-Neuve sont incorporés pour n'en faire qu'un avec ceux du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada.

L'hon. M. CHEVRIER: Ils le sont. C'est ce qu'on a décidé.

M. JACKMAN: C'est la décision du gouvernement, mais ce n'est peut-être pas la bonne. Voilà où je veux en venir. Je ne demande pas à M. Vaughan de commenter la décision du gouvernement, mais j'ai une couple de questions à poser; d'abord, cela changerait-il la bonne exploitation du chemin de fer de Terre-Neuve si on allait l'administrer sur une base d'agence comme dans le cas du chemin de fer de la Baie d'Hudson, plutôt que sur une base d'incorporation comme partie intégrante du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada? Cela changerait-il la bonne administration du chemin de fer,—y aurait-il beaucoup de différence?

M. VAUGHAN: Ceci, à mon avis, ne ferait pas la moindre différence. Une fois transférée à notre compagnie, la ligne sera exploitée de la même manière que nos autres lignes de chemins de fer.

M. JACKMAN: Que vous en ayez la possession ou simplement la gestion?

M. VAUGHAN: Oui. Nous l'administrerons avec toute la compétence possible dans les conditions.

M. JACKMAN: La possession ne permet pas d'avoir un plus haut degré de coordination réelle que la gestion?

M. VAUGHAN: Il se peut qu'il y ait une meilleure coordination; nombre de nos chemins de fer sont dans la même situation. Pour ce qui est de la possession, nous ne sommes pas en fait les propriétaires des chemins de fer Nationaux du Canada; ceux-ci sont confiés à notre exploitation.

M. JACKMAN: Tel est leur état actuel; leurs comptes concernent le réseau National.

M. VAUGHAN: Ne serait-il pas préférable de laisser de côté cette question du chemin de fer de Terre-Neuve jusqu'à ce que le National-Canadien soit chargé de son exploitation l'année prochaine? Nous sommes en train de parler d'un sujet que nous connaissons à peine, parce que l'État n'entrera pas en possession de ce chemin de fer avant le 1^{er} avril.

M. JACKMAN: Il doit y avoir une personne qui a étudié quel est le meilleur moyen de régler la situation; le Gouvernement a évidemment pris une décision ou une autre. Je crois que le seul endroit où nous pouvons obtenir des renseignements probants sur les éléments en jeu est le présent Comité des chemins de fer et de la marine marchande. Je ne crois pas que l'on pose de nombreuses

questions sur ce sujet, mais à vous en croire, monsieur Vaughan, il importerait fort peu que le réseau National conserve son exploitation actuelle du chemin de fer de la Baie d'Hudson ou qu'il l'englobe dans son exploitation.

M. VAUGHAN: Je n'arrive pas à voir qu'il y aurait une grande différence.

M. JACKMAN: Mon désir et celui de plusieurs de mes associés, j'en suis certain, est de voir le National-Canadien capable de voler de ses propres ailes et considéré comme une entreprise et non comme un chemin de fer de terres de peuplement ou un fourre-tout pour lignes ou embranchements exploitant à perte. Nous voulons qu'ils aient une chance équitable de faire preuve de la bonne administration dont nous avons été témoins durant les années passées, sans être grevés de charges qui pourraient être des servitudes pendant quelques années. S'il faut subventionner le chemin de fer de Terre-Neuve pendant quelques années, concluons un marché, que vous accepterez, de manière à pouvoir montrer autre chose qu'un simple budget déficitaire. Quand on accuse un déficit, on désire savoir qu'on a eu une chance équitable, si l'on veut, de rétablir l'équilibre ou d'être dans la même situation que d'autres chemins de fer, au lieu d'avoir un lourd fardeau ou une entreprise encombrante et inutile...

M. VAUGHAN: Nous sommes tous en faveur de cela. Depuis nombre d'années, nous nous efforçons d'obtenir du présent Comité qu'il recommande une revision de notre capital-actions.

L'hon. M. CHEVRIER: J'y pensais. M. Jackman est un homme qui paraît avoir fait une opposition continuelle à cette revision et qui, cependant, est soucieux de secourir les chemins de fer Nationaux du Canada.

M. HAZEN: L'année dernière et l'avant-dernière, on nous a dit que vous ne vouliez pas examiner cette question de la revision, parce que la Commission des Transports était saisie de l'affaire.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, on vous a dit que le Gouvernement prenait conseil à ce sujet et il est en train de renvoyer la chose spécifiquement à la Commission royale.

M. HAZEN: Ce n'est pas le moment d'en parler.

L'hon. M. CHEVRIER: Pour vous non plus, car la Chambre a été déjà saisie de l'arrangement. Cependant, je ne vais pas essayer d'arrêter M. Jackman.

M. REID: Puis-je poser une question à M. Vaughan au sujet du refinancement? En face du fléchissement des recettes-voyageurs et du matériel moderne qu'il faut acheter pour votre chemin de fer, ce refinancement vous permettrait-il d'accuser un profit?

M. VAUGHAN: Cela dépendrait du montant de l'amortissement du service de l'intérêt qu'on nous accorderait.

M. REID: On fait beaucoup de boniments à la noix de coco.

M. VAUGHAN: Nous n'avons jamais manqué de faire un bénéfice d'exploitation; nous avons toujours couvert plus que nos dépenses.

M. NICHOLSON: Pour en revenir à la question de M. Jackman et à la réponse qu'on lui a donnée, j'estime que si les chemins de fer Nationaux du Canada se présentent de nouveau devant le Comité l'année prochaine, avec un déficit supplémentaire de dix millions de dollars résultant de l'achat du chemin de fer de Terre-Neuve, ce sera un discrédit pour eux. Je crois savoir que vous avez promis que les tarifs-voyageurs seront comparables à ceux en vigueur au Canada, que les taux de transport des marchandises sont à peu

près le double de ceux en vigueur au Canada et qu'on appliquera le barème des salaires en vigueur au Canada. S'il en résulte une augmentation des frais d'exploitation (et il est important à mon avis que le Canada fournisse à Terre-Neuve le même genre de transport fourni dans d'autres provinces), je ne crois pas que la réputation de la bonne administration des chemins de fer Nationaux du Canada dût en souffrir. A mon avis, le Gouvernement devrait avoir transféré le chemin de fer de Terre-Neuve aux chemins de fer Nationaux du Canada, à bail pour plusieurs années, sans encombrer les seconds d'un déficit croissant, presque inévitable.

M. VAUGHAN: Notre intention est de traiter, dans notre mémoire à la Commission royale, de plusieurs questions relatives à des chemins de fer que nous exploitons, à frais considérables. Le chemin de fer de Terre-Neuve sera compris dans le nombre.

M. NICHOLSON: Êtes-vous renseigné au sujet du déficit subi par ce dernier pendant l'avant-guerre et depuis? Quel a été le déficit l'année dernière?

M. VAUGHAN: J'ignore quel a été son déficit pour l'année dernière. Il est en train d'établir ses comptes pour décembre.

M. NICHOLSON: Si vous êtes obligé de hausser les salaires jusqu'aux niveaux courants au Canada et de réduire de moitié les tarifs-marchandises et tarifs-voyageurs, il semble presque impossible que vous puissiez exploiter ce chemin de fer sans subir de pertes.

M. VAUGHAN: Nos pertes seront très sensibles, sans doute. Les pertes subies par le chemin de fer de Terre-Neuve augmenteront le déficit des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. FULTON: Votre rapport pourrait-il indiquer quels chemins de fer accusent des pertes et lesquels accusent des profits? J'ai demandé à M. Cooper lesquels de ces derniers ont rendu des comptes séparés et il m'a répondu que ce sont ceux marqués d'un astérisque. Pourriez-vous nous dire sommairement, en général, quels sont les chemins de fer que vous exploitez à profit et lesquels vous font subir des pertes?

M. VAUGHAN: Il serait impossible de vous renseigner là-dessus; il faudrait analyser toutes les recettes et toutes les dépenses de chaque ligne.

M. FULTON: Je ne demande rien d'aussi détaillé. Prenez le réseau du *Grand Trunk* et celui du *Canadian Northern* (les principaux de ceux qui ont été transférés et fusionnés). Pourriez-vous nous donner une idée générale de leur état financier?

M. VAUGHAN: Ils forment un tout homogène en matière d'exploitation et ils ont des installations communes, un matériel commun et des ateliers de réparation communs. Il serait tout à fait impossible de les isoler actuellement.

M. COOPER: La tâche serait fort coûteuse et je ne crois pas qu'elle fournît beaucoup de renseignements.

M. MOORE: Au sujet du barème des salaires sur les chemins de fer au Canada, je vous demande s'il s'étend d'une région à l'autre; les salaires sont-ils les mêmes, pour travail semblable, dans la région de l'Est et dans celle de l'Ouest?

M. VAUGHAN: Oui, en général. Il peut y avoir de légères différences.

M. WALTON: Il y a de légères différences entre les métiers du service ambulancier, mais en général les taux de salaire sont uniformes pour presque tous les autres métiers.

M. BOURGET: Les salaires sont-ils plus élevés dans l'Ouest?

M. WALTON: Ils sont en général uniformes dans tout le pays.

M. MOORE: Une fois la cession du chemin de fer de Terre-Neuve accomplie, faudra-t-il élever les salaires au même niveau que ceux en vigueur au Canada?

M. VAUGHAN: Je crois que oui.

M. JACKMAN: Voici la distinction entre les deux points de vue exposés par moi (qui après tout n'en forment qu'un seul) : je ne suis pas du tout certain qu'on soit justifié à réduire les différents postes de dépenses au sujet desquels le chemin de fer aimerait avoir un amortissement du capital. J'ignore quel est en l'occurrence leur rapport avec les bénéfices d'exploitation. Je puis dire une chose: Je ne veux pas voir le chemin de fer encombré de cette charge supplémentaire dont il devra s'acquitter, sans quoi il dira en face du déficit futur: "Nous avons dû reprendre le chemin de fer de Terre-Neuve; votre désir nous l'a imposé, sans nous laisser de choix". La direction se trouvera en mauvaise posture devant le présent Comité. Telle est ma distinction.

L'hon. M. CHEVRIER: Je suis heureux de voir le vif intérêt que vous prenez à la bonne marche des chemins de fer Nationaux du Canada, ce qui prouverait, je crois, que vous avez changé d'avis jusqu'à un certain point.

M. JACKMAN: Sa bonne marche m'intéresse toujours beaucoup.

M. McLURE: Allez-vous reprendre le chemin de fer de Terre-Neuve et en assurer le service, tout comme vous le faites pour le gouvernement dans le cas de la ligne de transbordeurs de l'île du Prince-Édouard, ligne transférée par le gouvernement aux chemins de fer Nationaux du Canada?

M. VAUGHAN: Non monsieur, la situation est différente dans les deux cas. Les chemins de fer Nationaux du Canada assurent le service de la ligne de transbordeurs pour le gouvernement, mais cette ligne règle les déficits, tandis que nous assurerons le service du chemin de fer de Terre-Neuve nous nous chargerons de régler le déficit accusé par nos livres de compte.

M. McLURE: Ne serait-il pas préférable d'agir autrement et de laisser au gouvernement le soin de régler le déficit?

M. VAUGHAN: Nous allons procéder exactement de la même manière que nous procédons à l'égard du chemin de fer de l'île du Prince-Édouard.

M. REID: On a posé l'autre jour une question sur l'écartement différent des voies à Terre-Neuve et au Canada.

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. REID: Cette question de l'écartement des voies a-t-elle grande importance, pourvu que le matériel roulant et la superstructure soient en excellent état?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas, vu que Terre-Neuve n'est pas reliée par rail avec le continent et ne le sera probablement jamais. La largeur du détroit ne le permet pas. L'exploitation de la ligne sera indépendante et, vu l'impossibilité de transporter nos wagons à Terre-Neuve, peu importe l'écartement des voies.

M. REID: Vous estimez que la largeur actuelle des voies permet d'assurer un service tout aussi bon?

M. VAUGHAN: Oui.

M. NICHOLSON: Je croyais comprendre l'autre jour que Terre-Neuve bénéficiera d'un service aussi bon que celui des autres provinces Maritimes. M. Vaughan vient de nous dire que ce service sera aussi bon que l'actuel. Le ministre des Transports pourrait-il dire s'il s'agira d'un service comparable à celui du reste du Canada ou d'un service comparable à l'actuel?

L'hon. M. CHEVRIER: Une clause de la convention répond à cette question. Je ne voudrais pas me fier à ma mémoire, et je suis sûr que M. Nicholson possède la convention dans son dossier, mais je crois que les termes employés sont "le service sera un service convenable".

M. NICHOLSON: Les Terre-neuviens nous adresseront un grand nombre de plaintes si la voie étroite ne se compare pas à celle du reste du Canada par suite de traverses plus courtes, etc., et je ne crois pas que le service puisse être aussi bon. Je crois qu'on exercera une pression constante sur le National-Canadien pour lui faire élargir les voies.

L'hon. M. CHEVRIER: La pression exercée par Terre-Neuve ne sera pas plus constante que celle exercée par d'autres parties du Canada dont les gens nous parlent du service. Je viens de quitter une délégation de soixante personnes qui estiment que le service fourni dans certaines parties du Canada n'est pas à la hauteur de ce qu'il devrait être. Je commence à m'habituer à ce genre de discours.

M. NICHOLSON: Il est indubitable, à mon avis, que le chemin de fer à voie étroite, avec ses traverses et ses couchettes plus étroites, fournit moins de confort.

M. VAUGHAN: Nombre de pays se servent de la voie étroite. Les *British South African Railways* sont tous à voie étroite. La Nouvelle-Zélande, l'Australie et l'Inde ont toutes des chemins de fer à voie étroite.

M. REID: Je sais qu'on soulèvera cette question de la voie étroite et qu'on dira que cette voie ne fournit pas un service aussi bon que dans le reste du Canada. C'est pourquoi je demande si, en la gardant, vous pourrez obtenir un aussi bon service.

M. VAUGHAN: La voie étroite, par elle-même, ne rendra pas le service inférieur.

M. REID: Je ne le pensais pas.

M. FULTON: Ne coûterait-il pas plus cher de conserver le chemin de fer de Terre-Neuve englobé dans votre réseau comme ligne à voie étroite que comme ligne à voie normale?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas. Conserver la voie étroite devrait être moins coûteux.

M. FULTON: Je veux parler de l'entretien du matériel et du reste, parce que vos ateliers sont tous outillés pour réparer le matériel à voie normale, de sorte qu'il serait moins coûteux de garder la ligne au sein de votre réseau comme chemin de fer à voie normale?

M. VAUGHAN: Terre-Neuve a ses propres ateliers de réparations où celles-ci continueront à se faire.

M. FULTON: Votre conviction est que vous serez en mesure de continuer à fournir un service convenable.

M. VAUGHAN: Oui.

M. REID: C'est important, parce qu'il se peut qu'on fasse pression pour démonter les voies et obliger le chemin de fer à adopter la voie normale comme dans le reste du Canada, mais je suis convaincu que vous pouvez faire qu'il fournisse un tout aussi bon service.

M. VAUGHAN: Rien ne justifierait une normalisation de la voie.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de cette page?

M. MOORE: J'aurais quelques questions à poser au sujet du chemin de fer de la Baie d'Hudson. Depuis quelque temps, le personnel des trains de cette compagnie demande que les locomotives soient munies de chargeurs automatiques. Les sections de cette compagnie sont très longues, en particulier la section qui s'étend de Churchill à Gillam et de Gillam à Wabowden (plus de 185 milles), ce qui exige un travail de plus de douze heures par jour. Travail plutôt pénible, naturellement. Ces hommes m'ont demandé de faire des réclamations courtoises en faveur de l'installation, le plus tôt possible, de chargeurs automatiques sur les locomotives.

M. WALTON: Vous savez que les grosses locomotives sont en général munies de ces appareils, mais celles de taille moyenne et de taille petite n'en ont pas. D'ordinaire, sur le reste du réseau, les locomotives ayant les dimensions de celles qui voyagent sur la ligne de la Baie d'Hudson n'en ont pas. Comme vous le dites, il y a une section plutôt longue, ce qui pourrait justifier jusqu'à un certain point qu'on munisse les locomotives de chargeurs. D'habitude, la plupart des locomotives ne restent sur ce parcours que pendant une petite partie de l'année, quand les céréales sont expédiées de Churchill et que les importations arrivent à Churchill. Nous aimerions éviter les frais requis par l'équipement des locomotives en chargeurs, ce que nous ne ferions pas d'ordinaire.

M. WARREN: Font-elles plus de trois ou quatre voyages par an?

M. MOORE: Le train dont je parle voyage toute l'année. Le volume de transport est si grand que les hommes font du travail supplémentaire. En janvier, quand j'étais là-bas, ils continuaient à travailler jusqu'à douze heures par jour et parfois davantage, de sorte qu'il ne s'agissait pas simplement du transport des céréales.

M. WARREN: Ils ont tout le reste de l'année pour se reposer.

M. MOORE: Non, ils travaillent de cette manière sans répit toute l'année. Les trains transportant des céréales sont des trains supplémentaires.

M. VAUGHAN: Naturellement, ils ont un temps d'inactivité assez long, une fois qu'ils arrivent au terminus de la ligne.

M. MOORE: Pas si grand. Ils partent de Churchill à 7 h. 30 du matin et arrivent à Gillam à 9 h. 30 du soir. Ils font l'aiguillage et se remettent en route le lendemain matin à 10 heures.

M. VAUGHAN: S'agit-il de la même équipe ou d'une autre?

M. MOORE: D'une autre, mais la première équipe monte sur un autre train le jour suivant.

M. VAUGHAN: Ils bénéficient tous d'un temps d'inactivité.

M. MOORE: Oui, mais pas très long.

Je n'insisterai pas plus longtemps là-dessus, mais j'aimerais que vous fassiez une enquête et preniez des mesures à ce sujet.

M. VAUGHAN: Nous serons heureux d'étudier la chose.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelque question à poser à propos de la page 25 (inventaire du matériel)?

INVENTAIRE DU MATÉRIEL

	31 décembre 1947	Additions durant l'année	Réformes durant l'année	Remodelage durant l'année Ajoutés Réformés	31 décembre 1948
LOCOMOTIVES:					
Voyeurs-marchandises	1,935		5	22	1,908
De manœuvre	536		3		555
Électriques	24				24
Diésel-électriques	75	34	1		108
Total	2,570	34	9	22	2,595
MATÉRIEL POUR MARCHANDISES:					
Wagons à marchandises fermés	70,706	5,874	901	301	75,378
Wagons-plates-formes	5,194		55	37	5,102
Wagons à bestiaux	3,007		31		2,976
Wagons à charbon	15,691	500	105	6	16,080
Wagons-citernes	140				140
Wagons-frigorifiques	3,475	232	21		3,686
Cambuses	1,614		39	76	1,651
Autres wagons, service des marchandises	8		1	4	11
Total	99,835	6,606	1,153	80	105,024
MATÉRIEL POUR VOYAGEURS:					
Voitures de 1 ^{re} classe	1,085	28	13	7	1,093
Voitures combinées	274	10	15	1	270
Wagons-restaurants	85		4	3	86
Voitures de colons	169			1	168
Wagons-salons	61				61
Wagons-cafés	27				27
Wagons-lits	297	56		3	350
Wagons-touristes	47				47
Wagons à bagages et à messageries	1,036	60	15		1,081
Wagons-poste	49				49
Automotrices	35		3		32
Autres voitures, service des voyageurs	53		1	3	55
Total	3,218	154	43	4	3,319
MATÉRIEL DE SERVICE:					
Wagons au service de la compagnie	7,586	28	307	274	7,581
MATÉRIEL FLOTTANT:					
Transbordeurs de wagons.....	8				8
Barges	5	1			6
Remorqueurs	4	1			5
De service	3				3

M. JACKMAN: Est-il vrai que ces locomotives Diesel-électriques ont dû être rejetées comme ne donnant pas satisfaction?

M. VAUGHAN: Elles n'arrivaient pas à accomplir la tâche à laquelle elles étaient destinées.

M. JACKMAN: Donnai-elles satisfaction en matière des autres genres de transport ferroviaire?

M. VAUGHAN: Elles n'accomplissent pas leur tâche. Elles ont été achetées pour la ligne de l'Île du Prince-Édouard. Vous vous souvenez qu'il y a quelques années, lors d'une discussion au sein du présent Comité, nous avons dit que notre intention était de munir toute la ligne de locomotives Diesel-électriques et nous en avons acheté à cet effet. Deux locomotives achetées à la *Canadian*

General Electric Company ont donné satisfaction. Dix-huit achetées à la *Canadian Locomotive Equipment Company* n'ont pas donné satisfaction et nous avons dû les refuser. Nous avons fait plusieurs essais et donné à la compagnie plus d'une occasion de les corriger, mais la compagnie n'a pas pu le faire.

M. JACKMAN: Avez-vous donné des commandes semblables à la *Montreal Locomotive Works*?

M. VAUGHAN: Non monsieur. Cette compagnie ne fabrique pas de locomotives du modèle en question. La plus petite des locomotives Diesel-électriques qu'elle fabrique est de mille chevaux-vapeur.

M. JACKMAN: Et quelle est la force des locomotives en question?

M. VAUGHAN: D'environ 600 chevaux-vapeur.

M. JACKMAN: Devons-nous nous déclarer battus au Canada, parce que cette compagnie ne peut pas fabriquer des locomotives de cette force?

M. VAUGHAN: Non, je ne dirais pas cela. Cette compagnie a mis sur le marché certaines locomotives, mais celles-ci n'ont pas voulu accomplir leur tâche.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois savoir que la *Montreal Locomotive Works* va s'outiller de manière à fabriquer ces locomotives Diesel-électriques au Canada.

M. VAUGHAN: Elle en fabrique maintenant, monsieur Chevrier, mais non du plus petit modèle.

M. GIBSON: Est-ce une locomotive des États-Unis qui est restée en panne?

M. VAUGHAN: Non, c'est un moteur Sterling des États-Unis installé sur cette locomotive à la *Canadian Locomotive Works*. Cette compagnie a fabriqué pour nous des centaines de locomotives à vapeur qui ont toujours donné satisfaction. Mais en cette occurrence elle s'est arrangée avec une autre fabrique de locomotives à propos de l'installation de ce moteur et le résultat a été mauvais.

M. NICHOLSON: Combien de locomotives Diesel-électriques avez-vous fait venir dans l'île du Prince-Édouard?

M. VAUGHAN: A un moment donné, nous en avons quatre là-bas, mais nous les avons toutes renvoyées, parce qu'aucune ne donnait satisfaction. Elles provenaient de la *Canadian Locomotive Company*.

M. EMMERSON: La page 25 donne le chiffre de 1,935 locomotives de trains de voyageurs et de marchandises au 31 décembre 1947, chiffre qui était plus bas au 31 décembre 1948. Y a-t-il des chiffres qui permettent de comparer leur puissance de traction à ces deux dates?

M. WALTON: Je n'ai pas ce renseignement en main, mais je l'obtiendrai.

M. EMMERSON: Estimez-vous que nous sommes en meilleure posture aujourd'hui?

M. WALTON: Oui, un peu meilleure.

M. JACKMAN: Ce genre de locomotives n'est-il pas plus économique?

M. VAUGHAN: Nous avons constaté qu'elles sont plus économiques que celles à vapeur pour certains travaux permettant de tirer d'elles un haut rendement, et qu'elles sont bonnes pour l'aiguillage des trains, vu qu'elles ne brûlent pas de charbon, au repos.

M. JACKMAN: Vous voulez parler d'heures de travail par jour?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. JACKMAN: N'est-il pas possible de faire marcher les locomotives à vapeur pendant un nombre d'heures journalières qui suffirait à établir leur parité avec les locomotives Diesel-électriques?

M. VAUGHAN: D'un côté, il s'en faut de beaucoup qu'il faille remiser ces dernières dans la rotonde aussi souvent que les autres; on n'a pas besoin de les alimenter en charbon et elles ne doivent pas faire de l'eau à tout bout de champ. Mais d'un autre côté, il faut tirer d'elles un haut rendement, parce qu'elles sont beaucoup plus chères que celles à vapeur. C'est pourquoi, pour notre part, nous ne pouvons utiliser les locomotives électriques que sur les voies à circulation intense.

M. JACKMAN: Qu'en est-il de la voie transcontinentale?

M. VAUGHAN: Nous n'avons mis en service aucune de ces locomotives sur notre voie transcontinentale, mais plusieurs sont en service actuellement, dont trois tirent des trains de marchandises sur le parcours Sarnia-Montréal. Plusieurs sont aussi en service sur le réseau de l'ouest de notre chemin de fer *Grand Trunk Western*. Nous sommes en train d'en acheter quelques autres, destinées à notre ligne de la région du lac Saint-Jean où l'emploi de quatre de ces locomotives, croyons-nous, permettra de nous dispenser d'environ onze locomotives à vapeur.

M. WALTON: Oui, dix ou onze.

M. JACKMAN: Y a-t-il quelque raison empêchant d'essayer d'utiliser des locomotives électriques sur une grande partie des lignes du National-Canadien?

M. WALTON: La première est que nous ne voulons pas avoir de trop grands frais d'électrification à un moment donné.

M. JACKMAN: Y a-t-il une très grande partie du National-Canadien où ce facteur du haut rendement ne joue pas?

M. WALTON: La locomotive électrique peut être mise en service pendant une grande partie du jour et de la nuit, parce que, à la différence de la locomotive à vapeur, elle ne cause pas de perte de temps exigée pour faire de l'eau et du charbon. De plus, elle n'exige pas qu'on veille à la chaudière tubulaire, au foyer, etc.

M. JACKMAN: Pourquoi la locomotive à vapeur ne donne-t-elle pas un haut rendement au Canada?

M. WALTON: Elle exige tant de soins plus nombreux que la locomotive électrique, entre les voyages.

M. JACKMAN: Pourquoi ne pas se servir de locomotives électriques, si vous en avez les moyens?

M. McCULLOCH: Qu'en est-il des mines de charbon?

M. JACKMAN: Ce serait une excellente idée, à mon avis, de se servir de locomotives électriques sur tout le réseau du National-Canadien.

M. VAUGHAN: Je ne le crois pas. Nous avons sans doute plusieurs embranchements d'intérêt local où circule, peut-être, un train journalier par semaine. Les frais encourus par la mise en service d'une locomotive électrique sur ces lignes ne nous permettraient pas de faire un profit. Mais nous sommes en train d'étudier toute cette question de l'électrification des lignes où l'électrification permettrait de faire un profit et nous comptons pouvoir montrer au Comité, dans notre budget, un nombre de locomotives Diesel croissant d'année en année.

M. JACKMAN: Quelques-uns des principaux chemins de fer des États-Unis n'utilisent-ils pas uniquement des locomotives Diesel?

M. VAUGHAN: Non, je ne le crois pas. C'est le cas, il est vrai, de certains des plus petits chemins de fer de ce pays, et certains des plus grands commandent toujours plus de ces locomotives, de sorte que, d'ici à dix ans, un grand nombre des chemins de fer importants de ce pays se serviront uniquement de locomotives Diesel.

M. JACKMAN: Le *Rock Island Railway* n'emploie-t-il que ces locomotives?

M. VAUGHAN: Sur certains parcours, peut-être, mais il est certain qu'il se sert de quelques locomotives à vapeur.

M. JACKMAN: Ces locomotives Diesel ne sont-elles pas chauffées uniquement au pétrole?

M. VAUGHAN: Elles brûlent un pétrole à moteur Diesel, d'une qualité particulière, et non le pétrole combustible ordinaire de réservoir.

M. JACKMAN: La Région de l'Est du Canadien-National comprend-elle la Région de l'Atlantique?

M. LESSARD: Les lignes de l'Est.

M. JACKMAN: Merci, monsieur Lessard. Je me souviens qu'il y a quelques années vous avez souligné qu'il fallait importer du charbon des États-Unis et même en fournir à certaines des lignes de l'Est, passé un certain point, parce que les mines de la Nouvelle-Écosse ne pouvaient en fournir une quantité suffisante. Est-ce toujours le cas?

M. VAUGHAN: Non monsieur. Les mines de la Nouvelle-Écosse et celles du Nouveau-Brunswick nous en fournissent maintenant davantage.

M. JACKMAN: Est-il vrai que les lignes de l'Est ne se servent pas encore uniquement de charbon canadien et qu'à l'extrémité de l'Ouest, elles continuent à utiliser une certaine quantité de charbon des États-Unis?

M. VAUGHAN: Elles continuent à le faire.

M. JACKMAN: Et je suppose que la raison en est la différence de prix entre le charbon du pays et le charbon importé?

M. VAUGHAN: Exactement.

M. JACKMAN: Comment calculez-vous le coût du transport du charbon de l'Alberta, de l'ouest à l'est? D'après ma connaissance de l'établissement des tarifs, il est très difficile de calculer exactement le coût du transport d'un article donné, parce qu'un gros montant de votre mise de fonds se compose de charges fixes. Mais n'y a-t-il pas certains frais directs que vous puissiez imputer sur le compte d'un wagon de houille, transportable seulement sur un parcours de quelques milles avant que vous vous heurtiez à la concurrence du charbon des États-Unis?

M. VAUGHAN: Nous nous servons d'un chiffre plus ou moins arbitraire, le plus rapproché de ce que nous appelons le coût à perte. Bien entendu, quand il s'agit de la houille commerciale, nous devons établir un tarif plus élevé que le coût à perte, sans quoi nous n'aurions aucun profit. Le chiffre employé est de 5 à 7 millièmes par tonne et par mille pour notre propre charbon.

M. JACKMAN: Vous calculez que vous ne pouvez pas transporter le charbon de l'Alberta plus loin à l'Est que le Manitoba?

M. VAUGHAN: Actuellement, pas plus loin que Winnipeg, sans faire de pertes.

M. JACKMAN: C'est-à-dire sans frais à perte?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Pourrais-je vous demander ensuite, au sujet de la situation du pétrole au Canada, combien de locomotives chauffées au pétrole ont été mises en service dans l'Ouest?

M. VAUGHAN: Je ne saurais vous donner le nombre exact. Je crois que nous ne l'avons pas sous la main. Mais nous avons des locomotives chauffées au pétrole, de Jasper jusqu'à Prince-Rupert, et la plupart sont chauffées au pétrole de Jasper jusqu'à Vancouver. Vu que le pétrole est devenu abondant en Alberta, nous sommes en train de convertir un certain nombre de locomotives du chauffage au charbon au chauffage au pétrole. Nous exécutons un programme qui prévoit la conversion de 100 locomotives qui seront utilisées dans le voisinage d'Edmonton; nous développerons ce programme dans la mesure où il sera économique de le faire.

M. JACKMAN: Est-il très simple de changer le foyer?

M. VAUGHAN: Oui, cela ne coûte pas très cher.

M. JACKMAN: Puis-je vous poser la même question à l'égard du pétrole de l'Alberta qu'à l'égard du charbon: jusqu'à quelle distance des champs de pétrole pouvez-vous le transporter sans faire de pertes?

M. VAUGHAN: A présent, nous chargeons du pétrole à Edmonton et à Lloydminster et nous le transportons à Jasper où nous avons des réservoirs d'emmagasinage. Là nous remplissons les soutes des tenders pour le trajet à l'Ouest, de Jasper à Prince-Rupert et à Vancouver.

M. JACKMAN: Votre bureau des recherches et du développement a-t-elle calculé jusqu'à quel point il est économique de transporter du pétrole par wagon-citerne, à un coût raisonnable?

M. VAUGHAN: Je ne saurais vous renseigner à ce sujet.

M. JACKMAN: Jusqu'à quelle distance serait-il économique de l'apporter vers l'Est?

M. VAUGHAN: Il y a de très nombreux facteurs à considérer. Le coût du transport du pétrole de l'Alberta jusqu'en Ontario est une question qui n'a pas encore été soulevée. Le pétrole extrait actuellement en Alberta suffit juste à peu près aux besoins de l'Ouest. Quelques-unes des compagnies ont l'intention de construire leurs propres pipe-lines d'Edmonton à Regina et peut-être même plus loin à l'Est. Comme vous savez, le transport par pipe-line est beaucoup moins coûteux que le transport par wagon-citerne.

M. JACKMAN: Cela aurait quelque importance pour l'économie nationale. Je suppose qu'on pourrait canaliser le pétrole jusqu'à des points aussi à l'Est que Winnipeg. Je me demandais s'il serait ou non économique et possible de transporter le pétrole par wagon-citerne, disons jusqu'à l'Ouest de l'Ontario. J'entends dire, je crois, que les frais élevés vous interdisent de transporter le pétrole très loin. Auriez-vous eu l'occasion d'étudier ce point?

M. VAUGHAN: Je crois que notre bureau des recherches et notre bureau de la circulation l'ont fait de concert avec le Pacifique-Canadien. Je n'ai pas les chiffres sous la main. Mais leur étude vise à établir exactement à quel point il est économique de transporter le pétrole par wagon-citerne, en comparaison de son transport par pipe-line. Comme vous savez, une grande quantité de pétrole est transportée par camion dans diverses parties du pays. Les compagnies de pétrole, tout comme d'autres, cherchent à obtenir le tarif le plus réduit possible et avancent tous les arguments qu'elles peuvent trouver pour conserver le tarif à des taux inférieurs.

M. JACKMAN: Quel est le rapport des frais résultant de l'emploi du charbon et ceux résultant de l'emploi du pétrole?

M. VAUGHAN: Vous voulez dire sur les chemins de fer?

M. JACKMAN: Oui.

M. VAUGHAN: Cela dépend, naturellement, des coûts du pétrole et de ceux du charbon à un moment et un endroit donnés. Le coût relatif actuel du pétrole est tel que nous calculons qu'il est économique pour nous de chauffer au pétrole au moins une centaine d'autres locomotives à vapeur et c'est pourquoi nous les convertissons du chauffage au charbon au chauffage au pétrole; s'il y a d'autres preuves d'une réduction sensible du prix du pétrole, nous aurons profit à en convertir d'autres.

M. JACKMAN: Je comprends l'économie générale ainsi réalisée. Pouvez-vous me donner le chiffre de votre prix de revient de l'unité de puissance, quand il s'agit de chauffage au charbon, comparé au prix de revient, quand il s'agit de chauffage au pétrole?

M. VAUGHAN: Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais ils se trouvent dans nos bureaux.

M. JACKMAN: S'agit-il d'une réduction marquée, ou simplement modérée?

M. VAUGHAN: D'une réduction marquée. Comme je l'ai dit, le pétrole coûte moins cher que le charbon sur certains parcours.

M. WALTON: Permettez-moi d'interrompre. L'emploi du pétrole combustible a naturellement certains avantages indirects. Un réservoir plein de pétrole, par exemple, permettra à la locomotive de parcourir un nombre de milles beaucoup plus grand que ne le permettrait un tender plein de charbon. Il y a aussi d'autres facteurs qui contribuent à accélérer la vitesse. Comme je l'ai dit, il y a divers avantages indirects.

M. McLURE: Il y a un poste inscrit à l'inventaire du matériel qui présente pour moi un intérêt particulier: c'est celui des wagons-frigorifiques, poste qui m'a toujours causé du souci jusqu'ici. Je vois que votre compagnie en a maintenant 3,686, dont 232 sont neufs. Combien lui ont été loués par d'autres compagnies?

M. VAUGHAN: J'ignore si nous avons ou non ce chiffre ici.

M. WALTON: Ce chiffre varie naturellement de temps à autre, mais il a été plutôt bas au cours de l'année dernière. Quelquefois, nous louons de ces wagons en vue de transports saisonniers particuliers, comme ceux de la récolte des fruits de la vallée d'Okanagan et du district de Niagara.

M. McLURE: Je voulais simplement dire que la question de ces wagons est une constante source d'inquiétude pour nous habitants de l'île. L'année dernière (1948) a été notre meilleure année jusqu'ici. Pour une fois, nous avons disposé d'un nombre suffisant de wagons-frigorifiques.

M. VAUGHAN: J'en suis heureux. Nous construisons constamment de nouveaux wagons-frigorifiques. Nous venons d'en terminer 300 dans nos ateliers de Winnipeg, où 300 autres sont en voie de construction; ainsi nous continuons à accroître le nombre de ceux qui sont à nous.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout en ce qui concerne la page 25?

M. JACKMAN: Puis-je demander simplement, au sujet des wagons-lits, s'ils sont climatisés?

M. VAUGHAN: La plupart le sont. Vous vous souviendrez que la situation est celle-ci: la compagnie des wagons-lits a dû opter entre deux choses: continuer soit à titre de compagnie d'exploitation soit à titre de compagnie de construction de wagons. Elle s'est décidée pour la construction et, en conséquence, elle a offert à toutes les compagnies ferroviaires, y compris celles au Canada, l'occasion d'acheter les wagons-lits circulant sur leurs lignes. Nous les avons achetés à leur valeur dépréciée, à savoir à bas prix. Bien que nous soyons actuellement propriétaires de ces wagons, ils ont été rendus à la compagnie des wagons-lits, à charge de les mettre en service à des conditions définies.

Le PRÉSIDENT: Qu'en est-il de la page 27, statistiques de l'exploitation des voies ferrées?

STATISTIQUES DE L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES

	1948	1947
TRAINS-MILLES:		
Service des marchandises.....	44,982,912	44,027,737
Service des voyageurs.....	23,901,589	23,346,277
Total	68,884,501	67,374,014
Service des travaux.....	1,838,816	1,804,867
Total	70,723,317	69,178,881
LOCOMOTIVES-MILLES:		
Service des marchandises.....	47,897,549	46,793,909
Service des voyageurs.....	23,934,187	23,318,818
Manœuvre des trains—marchandises.....	4,070,004	4,092,796
—voyageurs.....	145,515	138,844
Manœuvre en gare —marchandises.....	16,727,070	16,662,192
—voyageurs.....	1,697,406	1,625,954
Total	94,471,731	92,632,513
Service des travaux.....	2,448,032	2,458,541
Total	96,919,763	95,091,054
WAGONS-MILLES—SERVICE DES MARCHANDISES:		
Wagons chargés	1,211,547,787	1,214,440,166
Wagons vides	496,444,069	510,831,225
Voitures ordinaires et combinées.....	6,080,471	6,097,450
Wagons-lits, salons et observatoires.....	293,699	317,779
Wagons-restaurants	14,499	17,308
Autres	6,979,100	6,583,280
Cambuses	44,471,685	43,365,340
Total	1,765,831,310	1,781,652,548
WAGONS-MILLES—SERVICE DES VOYAGEURS:		
Wagons chargés	624,574	326,345
Wagons vides	40,557	55,634
Voitures ordinaires et combinées.....	63,942,532	62,266,663
Wagons-lits, salons et observatoires.....	52,072,888	50,052,285
Wagons-restaurants	8,443,302	8,401,777
Autres	73,544,699	72,011,184
Automotrices	725,399	791,663
Cambuses	694,406	612,939
Total	200,088,357	194,518,490
Wagons-Milles—Total	1,965,919,667	1,976,171,038
Service des travaux.....	3,880,413	4,366,715
Total	1,969,800,080	1,980,537,753

STATISTIQUES DE L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES—*fin*

	1948	1947
LONGUEUR MOYENNE DES LIGNES EXPLOITÉES.....	23,400.62	23,402.08
TRAFFIC DES MARCHANDISES:		
Tonnes transportées—marchandises productives.....	85,240,738	86,221,279
Tonnes transportées un mille—marchandises productives	32,942,999.471	32,945,415.090
Recettes des marchandises.....	\$393,544,359	\$342,582,003
Recette par tonne.....	\$4.61686	\$3.97329
Recette par tonne-mille.....	\$0.01195	\$0.01040
Milles par tonne payante.....	386.47	382.10
Tonnes-mille—Marchandises productives par mille de voie	1,407,783	1,407,799
Tonnes-mille—Toutes les marchandises par mille de voie..	1,532,282	1,533,213
Tonnes-milles brutes des wagons, de leur contenu et des cambuses	76,355,177,207	76,607,077,276
Tonnes-milles nettes de marchandises (productives et improductives)	35,856,347,990	35,880,383,954
Trains-heures, service des marchandises.....	2,923,646	2,918,906
TRAFFIC DES VOYAGEURS:		
Voyageurs transportés	20,083,064	21,226,889
Voyageurs transportés un mille.....	1,754,856,873	1,844,649,873
Recette du service des voyageurs	\$41,562,141	\$43,017,690
Recette par voyageur.....	\$2.06951	\$2.02657
Milles par voyageur payant.....	87.38	86.90
Recette par voyageur-mille	\$0.02368	\$0.02332
Voyageur-milles par mille de voie.....	74.992	78.824
REVENU NET DE L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER:		
Recettes brutes par mille de voie.....	\$20,993.89	\$18,724.74
Frais bruts par mille de voie.....	\$20,559.04	\$17,711.56
Revenu net de l'exploitation par mille de voie.....	\$434.85	\$1,013.18

M. HAZEN: Un moment, monsieur le président. Je remarque ici, à la page 15 du rapport, que le nombre des accidents a apparemment augmenté de 1947 à 1948. L'indemnisation versée aux personnes victimes d'accidents se chiffre à \$818,000 en 1948, contre \$625,000 en 1947. Est-ce le nombre des accidents qui a augmenté, ou simplement le montant de l'indemnisation?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas ce chiffre ici, monsieur Hazen, mais nous vous le fournirons.

M. HAZEN: Avec chiffres comparatifs pour les années précédentes, si vous les avez.

M. VAUGHAN: Vous les aurez.

L'hon. M. CHEVRIER: N'y a-t-il pas eu moins d'accidents en 1948 qu'en 1947?

M. WALTON: Oui, je m'en souviens.

Le PRÉSIDENT: Qu'en est-il de la page 27?

Plusieurs DÉPUTÉS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Qu'en est-il de la page 28 (longueur des lignes exploitées)?

LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1948

Territoire	Possédées	Louées	Droit de passage	Total
PARCOURS EXPLOITÉ:				
Région de l'Atlantique.....	2,985.78	6.41	82.95	3,075.14
Région Centrale	7,093.53	348.09	27.86	7,469.48
Région de l'Ouest	11,339.40	34.84	92.54	11,466.78
Lignes du Grand Trunk Western....	901.68	9.50	59.75	970.93
Vermont Central	237.92	125.18	58.73	421.83
Total de la première voie principale	22,558.31	524.02	321.83	23,404.16
Lignes au Canada.....	21,203.28	216.97	198.96	21,619.21
Lignes aux États-Unis	1,355.03	307.05	122.87	1,784.95

LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1948—*fin*

Territoire	Possédées	Louées	Droit de passage	Total
LONGUEUR DE TOUTES LES VOIES EXPLOITÉES:				
Première voie principale.....	22,558-31	524-02	321-83	23,404-16
Seconde voie principale.....	1,221-07	9-34	85-42	1,315-83
Troisième voie principale.....	27-95	....	3-49	31-44
Quatrième et autres voies principales	10-78	....	5-09	15-87
Éperons, voies d'évitement et voies de gare	5,962-57	170-09	1,206-41	7,339-07
Total	29,780-68	703-45	1,622-24	32,106-37

Plusieurs DÉPUTÉS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Passons à la page suivante, qui est, je crois, la page 31 (répartition des recettes et des frais totaux).

RÉPARTITION DES RECETTES ET FRAIS TOTAUX

	Les recettes d'exploitation ont été appliquées:		Les frais d'exploitation ont été appliqués:	
	1948-%	1947-%	1948-%	1947-%
Employés	57-15	54-55	60-41	60-20
Combustible	11-65	11-21	12-32	12-36
Autres frais	25-80	24-87	27-27	27-44
Total des frais d'exploitation.....	94-60	90-63	100-00	100-00
Résidu disponible pour impôts et autres charges	5-40	9-37		
Total	100-00	100-00	100-00	100-00
Entretien de la voie.....	17-51	17-17	18-51	18-95
Entretien du matériel.....	20-01	18-20	21-16	20-09
Circulation	1-78	1-76	1-88	1-94
Transport	49-94	48-02	52-79	52-99
Exploitations diverses	1-06	-98	1-12	1-07
Frais généraux	4-30	4-50	4-54	4-96
Total des frais d'exploitation.....	94-60	90-63	100-00	100-00

LE PERSONNEL ET SA RÉMUNÉRATION

Année	*Nombre moyen des employés	*Rémunération	% d'augm. sur l'année précédente	
			Employés	Rémunération
1939.....	78,129	\$122,354,101		
1940.....	82,831	132,584,063	6-02	8-36
1941.....	89,536	153,654,368	8-09	15-89
1942.....	94,592	177,042,773	5-65	15-22
1943.....	101,126	195,555,045	6-91	10-46
1944.....	102,764	222,649,839	1-62	13-86
1945.....	105,624	220,507,637	2-78	-96
1946.....	105,353	237,335,781	-26	7-63
1947.....	108,440	258,337,684	2-93	8-85
1948.....	111,072	305,397,747	2-43	18-22

* Comprend les employés du chemin de fer, des messageries et télégraphes. Les employés d'hôtels et de compagnies filiales sont exclus.

M. HAZEN: Au sujet des frais d'exploitation, j'ai une question à poser. Après examen du rapport, j'aimerais savoir combien d'exemplaires en ont été imprimés, qui est l'imprimeur et combien le rapport a coûté. De plus, pensez-vous qu'il soit légitime d'imprimer un rapport aussi volumineux? J'ai sous les yeux un exemplaire du rapport, très simple, du *Rock Island Railway*. Je reçois parfois des exemplaires du rapport du Pacifique-Canadien et il me paraît être plus simple.

M. VAUGHAN: Nous pouvons vous fournir le renseignement désiré. Je puis dire que nos rapports ont fait l'objet de milliers de commentaires favorables. Nombre de grandes compagnies ont, maintenant l'habitude de présenter des rapports volumineux et de fournir autant de renseignements que possible à leurs actionnaires. Cependant, nous répondrons à vos questions. Ces rapports sont envoyés aux directeurs de nombreuses maisons d'affaires avec lesquelles nous traitons et nous avons jugé qu'il était bon de nous en faire une règle.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous ferions bien d'examiner le reste du rapport. Il ne reste qu'une couple de pages. Page 28.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous avons une occasion de discuter les postes de cette page lors de la présentation du budget.

M. FULTON: Nous avons d'autres rapports du National-Canadien à aborder au sein du Comité.

Le PRÉSIDENT: C'est juste.

M. FULTON: Dans ce cas, il ne s'agit pas de finir l'examen de ces pages et de laisser partir les fonctionnaires.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous siéger ce soir? Nous n'avons pas siégé ce matin, parce que huit membres de notre Comité siégeaient au Comité des comptes publics et que nous avons essayé de coopérer avec celui-ci. Comme celui-ci siégera de nouveau jeudi, c'est à vous messieurs de décider si vous désirez siéger ce soir.

M. JACKMAN: Il semble préférable de se réunir ce soir, plutôt que pendant la journée.

Le PRÉSIDENT: Est-il convenu que nous siégerons ce soir de 8 à 10 heures? Convenu.

La séance est suspendue jusqu'à 8 heures du soir.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 8 heures du soir.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous en étions à la page 31.

M. HAZEN: J'allais demander quel est le nombre de séances tenues par le conseil d'administration en 1948?

M. VAUGHAN: Onze séances régulières, si je me souviens.

M. HAZEN: En quel endroit?

M. VAUGHAN: Dans la salle du conseil des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. HAZEN: Toutes à Montréal?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HAZEN: Quelle proportion moyenne des membres y assistaient?

M. VAUGHAN: Environ 99 p. 100, dirais-je.

M. McCULLOCH: C'est une assez bonne moyenne.

M. VAUGHAN: J'ajouterais qu'en plus de leur présence aux séances, les administrateurs sont prêts à s'assembler quand les circonstances l'exigent et qu'ils sont souvent convoqués dans l'intervalle des séances.

M. HAZEN: Quelle est la durée de ces séances? Une journée?

M. VAUGHAN: Cela dépend des sujets dont le conseil est saisi. Les séances commencent à 10 heures du matin et se continuent parfois pendant toute l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de la page 31?

M. HATFIELD: Monsieur le président, c'est la première séance pour moi. J'ai été malade de l'influenza. Qu'est-ce que 31?

Le PRÉSIDENT: La page 31, mais M. Picard désire poser une question à propos des salaires des employés.

M. PICARD: Il se peut que j'aie à poser plusieurs questions. Je crois que l'affaire a été soumise au Comité précédemment, mais j'estime réellement qu'il est temps qu'elle soit soumise en termes plus précis.

Depuis quelques années, dans tout le pays, des gens s'inquiètent des causes qui empêchent d'obtenir un plus haut degré de concorde, et les réponses varient naturellement selon les personnes. Certains estiment que les citoyens de quelques parties du pays répondent d'une manière irrégulière à l'appel d'obligations qui, à notre avis, sont des obligations civiques. D'autres estiment que différents groupes de Canadiens ne sont pas traités de la même manière. Je prends à cœur la question des employés de langue française aux chemins de fer Nationaux du Canada, non seulement ceux des positions les mieux rémunérées, mais aussi ceux des positions ordinaires. J'ai sous la main des chiffres dont je ne peux faire usage, parce qu'ils sont donnés dans des lettres écrites il y a des années et marquées "confidentiel", mais je poserai quelques questions. Il se peut que les réponses indiquent une situation plus reluisante que celle qui ressort de ces lettres.

Quel est le nombre des cheminots de l'État, non seulement dans la province de Québec mais dans l'ensemble du Canada, touchant moins de \$3,600 par an et considérés comme Canadiens français ou personnes de langue française? Dans le même groupe de traitements, combien sont de langue anglaise mais bilingues, vraiment bilingues et dont le français ne se borne pas à savoir dire oui ou non? Combien ne parlent que l'anglais?

J'aimerais obtenir les mêmes renseignements au sujet des employés qui touchent plus de \$3,600 par an. On peut les diviser pour cela en deux groupes, auxquels le National-Canadien accorde un traitement différent, à ce que je crois savoir: le groupe de ceux qui relèvent de la province de Québec et le groupe de ceux qui relèvent d'ailleurs.

Je voudrais avoir aussi les mêmes renseignements pour tout le pays et aussi pour la *Canadian National Steamships Company*. Combien de personnes ont été embauchées dans l'intervalle entre les deux guerres (entre 1920 et 1940), je veux dire des personnes appartenant à toutes les catégories et à tous les groupes ethniques? Sur ce nombre, combien sont des anciens combattants?

On déclare très souvent que, si la proportion des employés de langue française est plus faible, c'est parce que le nombre des Canadiens français enrôlés durant la première guerre mondiale a été trop faible. Je voudrais vérifier combien des nouveaux employés sont des anciens combattants.

Je voudrais aussi savoir combien d'employés, nés en dehors du Canada, sont arrivés au Canada quelques années seulement avant d'entrer au service du National-Canadien. Je veux parler de gens qui, ayant vécu peut-être en Angleterre et ayant fait du service militaire durant la première guerre mondiale, sont arrivés au Canada en 1920 ou vers cette date, puis sont entrés au service du National-Canadien.

Si je pose ces questions, c'est parce qu'on pense, à tort peut-être, que le National-Canadien n'emploie pas un nombre suffisant de Canadiens français. Je veux savoir si les chiffres que j'ai mais que je dois tenir secrets n'ont pas augmenté durant les dernières années. Il se peut qu'ils soient faux et qu'il n'y ait aucune raison de se plaindre. Mais je tiens à être fixé. Dans le cas d'au moins deux compagnies de Montréal qui m'ont envoyé des chiffres, ceux-ci accusent une amélioration sensible au cours des vingt-cinq dernières années. Il en est peut-être de même du National-Canadien. Les chiffres que j'ai pour 1937 ne sont pas si reluisants, si je puis dire ainsi. La Chambre a été saisie de l'affaire en 1939 par M. LaCroix, quand il a proposé le bill n° 3 de 1939. Il est facile aux dirigeants du National-Canadien de vérifier les chiffres donnés alors, et j'aimerais savoir si une amélioration sensible s'est produite depuis lors. Les chiffres donnent le détail de la situation de l'emploi des cheminots à Moncton, le 17 février 1939. J'aimerais savoir si la susdite répartition des positions s'est améliorée au cours des dix dernières années, aussi en ce qui concerne les positions du service des wagons-lits, du service des wagons-restaurants, etc., afin de pouvoir constater si la situation s'est améliorée depuis 1936.

M. VAUGHAN: Vous vous rendez compte que vous demandez une foule de choses.

M. WARREN: Avant que M. Vaughan réponde, puis-je demander à M. Picard si le but de ses questions est d'essayer de diviser la population de notre pays en un certain nombre de nationalités?

M. PICARD: Malheureusement, beaucoup de gens le font et dans beaucoup d'endroits on établit des distinctions injustes à cet égard.

M. WARREN: Vous divisez la population de notre pays en plusieurs nationalités.

M. PICARD: La composition ethnique du Canada est le produit de l'histoire, mais bien entendu nous ne pouvons discuter ce point ce soir.

M. WARREN: Quel est votre but?

M. VAUGHAN: Nous vous répondrons dans la mesure où vous répondrez.

M. PICARD: Il existe, à mon avis, une situation qui mérite d'être examinée et je ne comprends pas pourquoi je n'aurais pas le droit de poser mes questions.

M. McLURE: Il y a aussi la question des droits d'ancienneté à considérer.

M. PICARD: C'est pourquoi je demande combien ont été embauchés ou employés durant un nombre donné d'années.

M. WARREN: Ne pensez-vous pas que nous sommes tous des Canadiens?

M. PICARD: Je ne veux pas effleurer la question des droits d'ancienneté ni celle de la fraternité. Je veux simplement savoir combien de nouveaux employés

ont été embauchés, combien de ceux-ci sont des Canadiens, combien viennent d'outre-mer, combien sont bilingues et combien ne le sont pas. Si mes questions blessent certaines gens, je le regrette beaucoup.

M. VAUGHAN: Il faut se rendre compte que, de 1939 à 1947, nous avons dû embaucher le premier venu qui faisait l'affaire, qu'il fût Canadien français ou Canadien anglais, et tout habitant du pays, quelle que fût sa nationalité. Nous avons pris à notre emploi tout Canadien français dont nous avons pu obtenir les services.

M. VAUGHAN: D'après le dernier relevé, celui fait en 1947, les Canadiens français formaient 24 p. 100 du total des employés pour l'ensemble du pays.

M. PICARD: Voudriez-vous répondre à mes questions?

M. VAUGHAN: Une fois que nous aurons un relevé des dossiers et que nous trouverons exactement ce que vous voulez, nous saurons quel est le nombre des renseignements que nous pourrions obtenir et nous les obtiendrons.

LE PRÉSIDENT: Vous pouvez continuer, monsieur Picard.

M. PICARD: Monsieur le président, j'ai ici une lettre, d'ordre non confidentiel, envoyée à un monsieur de Sainte-Marie-de-Beauce par l'ancien président de la direction. Elle signale (à la date de 1936) que très peu des employés de l'Intercolonial, entre Montréal et Halifax, étaient bilingues, et que la direction d'alors s'occupait très peu du règlement de l'embauchage des employés en question. Je suis d'accord avec vous et c'est pourquoi je vous ai demandé les chiffres relatifs aux années de 1936 et de 1937 jusqu'ici.

Mon deuxième point touche la déclaration voulant qu'il est opportun d'employer des personnes complètement bilingues seulement dans le Québec. J'allègue que l'égalité de traitement n'est pas seulement exigée par le sentiment, mais qu'elle devrait aussi s'imposer du fait de l'économie nationale elle-même. On ne peut tenir compte seulement de ce que le National-Canadien tire ses recettes de certaines compagnies ou de certaines personnes, qu'elles soient de langue anglaise ou de langue française. Le gros de son chiffre d'affaires dépend de la consommation des denrées, parce que celle-ci accélère la circulation ferroviaire. Plus il y a de consommateurs au pays, plus de marchandises sont transportées par le chemin de fer. Donc, au point de vue commercial, les Canadiens français ont droit à un taux du nombre des emplois au National-Canadien, proportionné à leur taux du chiffre de population. Je suis sûr, ou du moins j'espère, que la situation s'est améliorée depuis l'époque où ces chiffres ont été fournis.

M. VAUGHAN: Je ne contredis pas vos déclarations, dans la mesure où elles s'appliquent à l'emploi en général, mais ce qui m'ennuie, c'est le temps qu'il faudra pour vous donner les renseignements désirés. Il faudra plusieurs mois pour obtenir la foule de renseignements demandés par vous.

M. PICARD: Il a fallu un mois et demi pour obtenir les derniers renseignements reçus par moi.

M. VAUGHAN: Le 30 juin 1947, nous avons fait un relevé.

M. PICARD: Je serais satisfait de l'avoir.

M. WARREN: Comment parvenir à découvrir qui est un Français, qui est un Anglais ou qui est un Irlandais, disons, dans le comté de Renfrew? C'est un vrai problème, mais tous sont des Canadiens, tous sont considérés comme des Canadiens. C'est pourquoi il est impossible d'arriver à les répartir en différents groupes. Vous pourriez peut-être y arriver dans votre circonscription électorale, monsieur Picard, mais certainement pas dans la mienne.

M. PICARD: Ce n'est pas à vous que je m'adresse, monsieur Warren, mais au président des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. VAUGHAN: Je crois, monsieur Picard, que les chiffres relatifs aux années 1939-1947 n'auraient pas grande importance, parce que, je le répète, nous avons dû employer quiconque était disponible, qu'il fût Canadien français ou Canadien anglais, peu importait sa nationalité. Je suis heureux de vous dire qu'au 30 juin 1947, les chiffres montrent que les employés canadiens-français formaient 24·1 p. 100 du total des cheminots du réseau.

M. PICARD: C'est sûrement un chiffre plus élevé que celui que j'ai sous la main.

M. VAUGHAN: Dans la région de l'Atlantique, ils formaient 32·5 p. 100 du total; dans le district de Québec, 91·5 p. 100; dans le district de Montréal, 49 p. 100. Ce taux diminuait à mesure qu'on s'avancait à l'ouest dans l'Ontario. Au total, sur les 94,526 employés du réseau, 22,832 ou 24·1 p. 100 étaient des Canadiens français, ce qui se rapproche assez bien ou s'accorde avec le taux des Canadiens français par rapport avec la population canadienne.

M. PICARD: Je ne crois pas qu'il en soit exactement ainsi, mais le chiffre est bien plus élevé qu'auparavant.

M. VAUGHAN: Nous ne voulons rien dissimuler. Nous sommes charmés de vous fournir ces renseignements, pourvu que nous puissions les obtenir.

M. PICARD: Puisque vous avez les chiffres sous la main, vous pourriez facilement me dire le taux de Canadiens français employés, non seulement sur les lignes du Québec, mais sur tout le réseau.

M. VAUGHAN: J'ai les taux pour chaque district, de l'Atlantique au Pacifique.

M. PICARD: Serait-il facile de nous les donner?

M. VAUGHAN: Certainement. Je les ferai tirer des dossiers et inscrire au compte rendu, si vous voulez.

M. PICARD: Oui, s'il vous plaît. Les chiffres que vous me donneriez seraient à l'avantage de tout le monde, en accusant une certaine amélioration. Je répète qu'il ne s'agit pas seulement de sentiment, mais de prouver au public que les Canadiens français sont traités équitablement; de plus, je pourrais mieux me faire l'avocat de nombre de programmes que j'ai préconisés autrefois et au cours des six ou sept dernières années. Quand on se trouve en face de faits plutôt défavorables, il est difficile de les expliquer et de travailler à une meilleure concorde.

M. REID: Ne pourriez-vous pas nous donner les taux relatifs à la Colombie-Britannique, dont les habitants s'intéressent aussi à ce problème. Ils aimeraient savoir quel est le taux des Canadiens français employés sur le réseau dans la province. Celle-ci compte 18,000 Canadiens français. Vous pouvez comprendre quel est notre intérêt.

M. McCULLOUGH: Croyez-vous que ce soit ici le lieu approprié à une discussion sur ce sujet? Notre devoir est d'examiner les affaires des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. PICARD: Je crois que dix minutes prises sur la présente séance n'entraveront pas la discussion de ces affaires et, de toute manière, il s'agit d'une question importante.

M. McCULLOUGH: Vous êtes maintenant au courant des chiffres.

M. PICARD: Je crois savoir que les chiffres seront donnés.

M. McCULLOUGH: Ils le seront.

M. VAUGHAN: Je puis dire, sans réserves, que notre direction se préoccupe de la chose. Nous tenons beaucoup à donner aux Canadiens français une part des positions disponibles, quand il offrent leurs services et qu'ils ont l'expérience requise.

Nombre de fois, j'ai demandé moi-même à mes subordonnés: "Eh bien, maintenant êtes-vous sûrs de n'avoir, dans ce district canadien-français, aucun Canadien français disponible pour cet emploi?"

M. PICARD: Ce que vous dites, monsieur Vaughan, vaut pour beaucoup d'autorités et de chefs de service, mais ne vaut pas toujours à mesure qu'on descend l'échelle hiérarchique.

M. VAUGHAN: Dans le district de Québec, les Canadiens français forment 91.5 p. 100 de notre personnel.

M. PICARD: Permettez-moi de citer les chiffres que j'ai ici pour 1936. A cette date, 59.1 p. 100 des employés du ressort de la direction de la province de Québec étaient des Canadiens français. Ceux-ci formaient 21.8 p. 100 du personnel relevant de la direction hors du Québec. Donc vos chiffres, dont je ne mets pas en doute l'exactitude, accusent certainement une amélioration, et ce n'est pas inutilement que j'ai mis l'affaire sur le tapis, puisque nos censeurs verront qu'on a fait quelque chose à cet égard. Puis-je dire aussi que nombre des compagnies de Montréal qui traitent avec le grand public dans la province de Québec ont amélioré la situation.

M. VAUGHAN: Je ferai inscrire ces chiffres au compte rendu. Ce sont ceux du 30 juin 1947.

M. PICARD: Je ne m'y intéresse pas à titre personnel et j'aimerais que mes amis en prennent note. Mon désir n'est pas du tout de dénigrer le réseau National ni le gouvernement parce qu'il se fait que je suis en faveur du gouvernement actuellement au pouvoir. Mais si nous pouvons obtenir des chiffres accusant une amélioration de la situation, je crois qu'ils fourniront une aide aux personnes présentes, même au cas où elle viennent de Renfrew ou d'Halifax. Ces personnes auront l'œil sur les prochaines élections et se trouveront peut-être du côté de l'opposition si les députés du Québec ne sont pas réélus parce que les votants estiment que les ministères fédéraux ou les compagnies de l'État ont accordé à ces députés un traitement de défaveur.

Le PRÉSIDENT: M. Hatfield a une question ou deux à poser. Il a été malade, je crois, et nous voudrions lui accorder toute la courtoisie voulue.

M. HATFIELD: Pourquoi le réseau National profite-t-il injustement des tarifs établis aux États-Unis pour le transport des marchandises des provinces Maritimes à des localités de ce pays? Par exemple, pour transporter un wagon de Charlottetown ou de l'île du Prince-Édouard à Détroit (Michigan), vous faites payer \$182 de plus que pour le transporter à Windsor (Ontario). Vous exigez \$182 simplement pour lui faire traverser la rivière. A mon avis, c'est injuste à l'égard des habitants des provinces Maritimes et aussi à l'égard du chemin de fer, dont le trafic va baisser. Ces marchandises vont être transportées de points plus rapprochés de Détroit et le chemin de fer va perdre le profit résultant du transport à longue distance, des provinces Maritimes, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Édouard. Par exemple, le tarif du transport d'un wagon de pommes de terre de 45,000 livres, jusqu'à Windsor

(Ontario), est 56 cents le quintal, tandis que le tarif du Nouveau-Brunswick à Détroit est 97 cents. Ainsi vous tirez pleinement profit de la hausse de 50 ou 60 p. 100 des tarifs du transport des marchandises aux États-Unis, alors que ce tarif est libre de hausse sur votre réseau jusqu'à Windsor (Ontario).

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. HATFIELD: Je sais que vous en avez le droit, mais pourquoi le faites-vous? A mon avis, il est injuste de profiter de ce droit.

M. VAUGHAN: Savez-vous dans quelle proportion ces tarifs ont été haussés? Je n'ai pas la liste des tarifs ici.

M. HATFIELD: Les États-Unis haussent leurs tarifs à peu près chaque semaine. Le résultat est que leurs chemins de fer font des pertes sur le transport des marchandises et des voyageurs, au profit des compagnies de camionnage et d'autobus. En circulant aujourd'hui sur un train aux États-Unis, vous remarquez que les wagons ou les wagons-lits sont occupés par très peu de voyageurs. Juste avant mon arrivée ici, je me trouvais aux États-Unis et j'ai constaté que deux des wagons d'un train de 20 wagons auraient suffi à fournir des sièges à tous les voyageurs. Ce que je veux dire, c'est que ces chemins de fer perdent du trafic depuis des années, et je dis qu'il est très injuste de votre part de tirer profit des tarifs en vigueur aux États-Unis. Vous exigez \$182 simplement pour le transport d'un wagon du Nouveau-Brunswick à Windsor et \$252 pour cargaison minimum, dont le transport du Nouveau-Brunswick à Détroit coûte \$434, tandis que vous faites payer \$182 simplement pour faire passer la rivière au wagon, de Windsor à Détroit.

M. VAUGHAN: La chose peut s'expliquer probablement. J'inscrirai une note au compte rendu, à ce sujet.

M. HATFIELD: Quel sera l'effet de la canalisation du St-Laurent sur le réseau National?

M. VAUGHAN: Cette question a été mise sur le tapis l'autre jour et j'y ai répondu, comme vous le verrez au compte rendu.

M. HATFIELD: Quel a été l'effet de l'augmentation de 21 p. 100 sur les recettes du chemins de fer?

M. COOPER: 18·2 p. 100.

M. HATFIELD: 18·2 p. 100 de moins

M. COOPER: Non, de plus sur le trafic produisant les revenus.

M. HATFIELD: Oh, je comprends.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous autre chose à demander, monsieur Hatfield?

M. HATFIELD: Non, c'est tout, je crois.

M. PICARD: Voudriez-vous me dire, avant que nous abandonnions la question des employés, quelle est la proportion des emplois de direction du réseau à traitements supérieurs à \$3,600 par an, occupés par des personnes ayant gravi les échelons, qu'elles soient de langue anglaise ou de langue française?

M. VAUGHAN: La presque totalité.

M. PICARD: J'allais demander aussi quelle est la proportion de ceux qui ont débuté sur le réseau à un traitement de \$3,600 ou plus.

M. VAUGHAN: Presque tous les employés du réseau, qu'il s'agisse de professionnels ou de mécaniciens, commencent au bas de l'échelle, par exemple, peut-être, à des travaux de la voie ferrée.

M. PICARD: Mais pas quand il s'agit d'un mécanicien?

M. VAUGHAN: Il se peut qu'un avocat entre à notre service à un traitement de quelque \$3,000 par an, mais en général chaque employé commence virtuellement au bas de l'échelle.

M. PICARD: Voulez-vous dire que vos mécaniciens et vos dirigeants commencent au bas de l'échelle?

M. VAUGHAN: Oui. Nous prenons à notre service chaque année un certain nombre de diplômés des universités et des instituts, au traitement mensuel moyen de \$250.

M. PICARD: Quelles sont les qualités exigées de débutants de cet âge? Comment estimez-vous leurs capacités? Quel genre d'instruction demandez-vous qu'ils aient reçu?

M. VAUGHAN: Tout dépend de la position. Bien entendu, un homme doit avoir une certaine compétence.

M. PICARD: Demandez-vous qu'il ait un diplôme d'un institut ou d'une université?

M. VAUGHAN: Pas pour chaque position. Par exemple, si nous devons prendre à notre service un homme dans notre département de l'exploitation et de la construction, il se peut qu'il soit un dessinateur. Il peut être un diplômé d'université. Presque tous nos techniciens le sont.

M. PICARD: Qu'en est-il des dirigeants en général, à part des techniciens?

M. VAUGHAN: La plupart de nos employés commencent au bas de l'échelle. Comme je l'ai dit, il se peut qu'un grand nombre d'entre eux commencent par faire des travaux sur la voie ferrée.

M. PICARD: Quels sont, diriez-vous, le traitement et l'âge moyens des hommes qui débutent par des emplois de dirigeants?

M. VAUGHAN: Nul homme n'entre au service de la compagnie à titre de dirigeant. Il faut qu'il y parvienne par son travail après des années de service.

M. PICARD: Voulez-vous dire qu'il doit commencer à titre d'employé de bureau?

M. VAUGHAN: Oui, à titre de cheminot, d'employé d'usine ou de télégraphiste, et le reste, puis il obtiendrait de l'avancement en se faisant valoir.

M. PICARD: Et si vous embauchez un employé sans aucunes qualités requises spéciales en matière de chemin de fer, ne pensez-vous pas qu'il serait également acceptable s'il était un diplômé de collège, de descendance française, que s'il était un diplômé de collège, de souche anglaise?

M. VAUGHAN: On leur procure la même occasion d'emploi.

M. PICARD: Vous la leur procurez?

M. VAUGHAN: Oui.

M. PICARD: Et où présentent-ils leur demande?

M. VAUGHAN: Nous avons un service de placement et si un homme est en quête d'un emploi il s'adresse au service de placement, donne ses titres et quand un emploi est disponible on le fait venir.

M. PICARD: Autant que je sache, il n'y a pas d'écoles au Canada pour la formation d'employés de chemin de fer. Je sais qu'il y en a aux États-Unis mais pas au Canada. Comment expliquez-vous le fait que très peu de Canadiens français occupent des emplois dans l'administration de votre réseau?

M. VAUGHAN: Je me demande si je puis en donner la cause. Comme vous le savez, dans le passé les Canadiens français ont manifesté un penchant pour les arts et les sciences plutôt que pour les entreprises ferroviaires.

M. PICARD: Mais si un Canadien français possédait les qualités requises il aurait une occasion d'emploi, disons, dans votre service du contentieux?

M. VAUGHAN: Ah, oui, nous avons quelques bons avocats canadiens-français.

M. PICARD: Vous dites qu'ils sont employés dans votre service du contentieux et s'occupent de la clientèle de langue française?

M. VAUGHAN: Il serait logique qu'ils fussent occupés à ces emplois.

M. PICARD: Oui, et le réseau comporte plusieurs emplois que plusieurs Canadiens français seraient peut-être aptes à remplir.

M. WARREN: Vu que cette question a été amenée sur le tapis, puis-je m'enquérir si vous avez des occasions d'emploi pour des étudiants et des jeunes diplômés?

M. VAUGHAN: Oui, nous en employons un certain nombre durant les mois d'été.

M. WARREN: Je suppose que vous employez différents groupes, suivant les aptitudes des intéressés.

M. VAUGHAN: Nous sommes très heureux de recruter des universitaires. Nous en engageons un certain nombre chaque année.

M. PICARD: En quoi consiste la régie interne de votre bureau à Paris? Vous y avez une compagnie française, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui, c'est une compagnie française que possèdent les chemins de fer Nationaux du Canada.

M. PICARD: Et l'on m'informe que votre représentant à Londres en a la haute direction.

M. VAUGHAN: Oui, ce bureau est sous la juridiction de notre gérant général européen.

M. PICARD: Comment s'appelle-t-il?

M. VAUGHAN: M. J. B. Thom est notre gérant général européen et son bureau est situé à Londres, et nous n'employons que des Parisiens dans notre bureau de Paris. M. Regamey est au nombre de nos fonctionnaires à cet endroit.

M. PICARD: M. Regamey est de nationalité suisse. Serait-il à propos que vous disiez si vous êtes satisfait ou non du régime actuel à Paris?

M. VAUGHAN: Nous croyons que M. Regamey est un excellent employé.

M. PICARD: Je conviens avec vous que c'est un excellent employé. Je suis intéressé à ce que vous fassiez choisir un jeune homme comme son remplaçant, un jeune homme de grande espérance. Je connais les hommes dont vous parlez et ce sont de très bons hommes, mais ils ne disposent pas du personnel ou des installations dont ils ont besoin. Je songe au fait que le Pacifique-Canadien possède, semble-t-il, de bien meilleures installations que les vôtres pour répondre aux besoins du trafic voyageur, accueillir le public et le servir. Il compte un personnel plus nombreux et mieux rénuméré et l'on m'avise que ce réseau a pour ligne de conduite de se mettre en rapport avec une compagnie française, qui fait affaires avec le Canada, et de lui prêter son concours jusqu'au lieu de destination au Canada. Il a sur les lieux un homme à l'affût de la clientèle et un personnel qui répond à ses besoins. Par contre, votre bureau ne compte que deux hommes plus un préposé aux écritures et une sténographe. Je suis allé là-bas assez souvent

ces dernières années; j'avais l'habitude d'y aller fréquemment avant la guerre, et je crois que l'autre compagnie qui dirige un bureau dans cette ville dépense plus d'argent, compte un personnel mieux rémunéré et accomplit un meilleur travail. Je crois que vos hommes ne peuvent donner la pleine mesure de leurs capacités faute d'employés et à cause des faibles traitements. Cela indique une mauvaise organisation à Montréal ou à Londres.

M. VAUGHAN: J'admets que vos observations sont quelque peu fondées, monsieur Picard. Nous songeons à réorganiser notre bureau en France. Naturellement, nous ne possédons pas de navires transatlantiques à l'instar du Pacifique-Canadien, et il va sans dire qu'il lui faut un personnel plus nombreux que celui dont nous avons besoin à Paris.

M. PICARD: Mais vous agissez à titre d'agents pour le compte d'autres compagnies?

M. VAUGHAN: Oui.

M. PICARD: J'ose affirmer que les Canadiens à Paris sont mieux servis par Regamey que par tout autre; son adjoint est également un excellent fonctionnaire. Toutefois, j'estime que le Pacifique-Canadien se fait plus valoir et obtient une plus forte clientèle pour ses navires et sa ligne que ne le fait votre bureau. Comme vous le dites, vous possédez les mêmes installations quant aux expéditions effectuées par des lignes telles que la ligne Cunard et autres et vous êtes intéressés à leur procurer des clients.

M. VAUGHAN: Oui, nous représentons plusieurs lignes à Paris et le bureau de nos Lignes aériennes Trans-Canada est situé dans cette ville.

M. PICARD: Les Lignes aériennes Trans-Canada sont en train d'y établir un bureau.

M. VAUGHAN: Nous sommes à étudier, je le répète, certains projets de réorganisation concernant ce bureau. Nous songeons à établir notre bureau sur une base plus solide parce que nous nous rendons compte qu'il y a lieu de faire des améliorations.

M. HATFIELD: Pour faire suite à ma question concernant le régime des expéditions au Nouveau-Brunswick, un agent fut nommé à Côté-Siding durant la partie affairée de la saison, à compter de septembre jusqu'en juin l'an dernier, je crois. J'ai demandé qu'il y soit établi en permanence. C'est un lieu d'expédition très important, un des plus importants sur votre ligne au Nouveau-Brunswick, exception faite de vos têtes de ligne. Le budget comporte-t-il quelque crédit qui prévoit l'érection d'une gare à Côté-Siding?

M. VAUGHAN: Y a-t-il des renseignements à ce sujet?

M. WARREN: Pendant que l'on est à prendre des renseignements à ce sujet, puis-je savoir à qui un collégien s'adresserait pour obtenir un emploi au service de votre compagnie?

M. VAUGHAN: Il s'adresserait à M. S. W. Fairweather, notre directeur de recherches et du développement, qui s'occupe de ces jeunes collégiens.

M. WARREN: Quelle est l'adresse?

M. VAUGHAN: 360, rue McGill, Montréal.

M. COOPER: Je répondrai à la question posée tantôt par M. Hatfield en disant que nos crédits ne comportent actuellement aucun poste pour la construction d'une gare à Côté-Siding.

M. HATFIELD: L'agent y fait actuellement affaires dans un wagon à marchandises ou dans un vieux wagon à voyageurs transformé. C'est un des plus importants lieux d'expédition de la province.

M. REID: Je voudrais poser une question qui a peut-être été posée déjà, mais je suis quelque peu curieux. Je constate que le nombre moyen de vos employés s'est accru de trois mille, alors que votre trafic-marchandises a fléchi très considérablement. Le chiffre d'affaires de votre réseau a-t-il quelque rapport direct avec le nombre d'employés? Le nombre de vos employés a augmenté progressivement chaque année depuis 1939, et il va sans dire qu'il en résulte une augmentation du chiffre total de votre feuille de paie. Pourtant, un examen de votre chiffre d'affaires fait voir un fléchissement considérable en 1948 comparativement à 1947. Comment expliquez-vous cela?

M. VAUGHAN: Le nombre de nos employés fluctue suivant le chiffre d'affaires que nous avons dans le cours ordinaire des choses. Nous avons souffert d'une forte pénurie d'hommes pendant assez longtemps tant pour l'entretien des voies que pour le travail d'usines, mais nous sommes à nous rattraper dans ces domaines, et quand nous nous serons remis à la page le nombre des employés sera réduit. Nous avons tant de trains à faire circuler et si nous avons besoin de moins de trains alors il faudra naturellement mettre des mécaniciens, conducteurs, chauffeurs et serre-freins en disponibilité. Cette augmentation tient surtout au département de l'entretien.

M. JACKMAN: Vous avez un minimum d'heures garanties par semaine?

M. VAUGHAN: Je crois qu'il y a une garantie pour certaines catégories d'employés, mais nous ne sommes pas tenus d'embaucher d'employés si nous n'avons pas de travail à leur donner.

M. JACKMAN: N'êtes-vous pas tenu d'assurer un certain nombre d'heures de travail à ces employés?

M. VAUGHAN: Non.

M. JACKMAN: Il a été question tantôt de l'embauchage de diplômés de collèges. Savez-vous combien d'universitaires vous avez employés, disons en 1948, et combien d'entre eux étaient des techniciens, des diplômés en sciences ou en génie?

M. VAUGHAN: Je ne puis vous le dire précisément, mais je me ferai un plaisir de vous procurer ce renseignement.

M. JACKMAN: Quelle ligne de conduite suivez-vous généralement à ce sujet? Envoyez-vous des hommes faire un relevé des étudiants qui sont sur le point de se faire conférer un diplôme?

M. VAUGHAN: Notre département des recherches et du développement a conclu avec les doyens des diverses facultés universitaires un arrangement en vertu duquel ils recommandent chaque année un certain nombre de jeunes diplômés qui, estiment-ils, feraient de bons employés de chemin de fer ou qui veulent embrasser cette carrière. Ce sont les hommes que notre réseau emploie. Nous les mettons à l'essai pendant deux ou trois ans dans les divers départements et nous estimons qu'après une certaine période nous sommes en mesure de déterminer s'ils feront des employés de chemin de fer ou non. Quelques-uns abandonnent la partie, d'autres trouvent ailleurs un emploi qu'ils jugent plus rémunérateur; mais nous essayons de recruter un certain nombre de diplômés universitaires chaque année pour notre réseau.

M. JACKMAN: Combien en embaucheriez-vous, jusqu'à cinquante par année?

M. VAUGHAN: Non, je ne conçois pas comment nous pourrions utiliser les services d'autant de ces jeunes hommes. Nous en engageons probablement une douzaine par année à l'heure actuelle.

M. JACKMAN: Ce nombre comprend des diplômés en sciences?

M. VAUGHAN: Oui.

M. McLURE: Ce nombre comprend-il vos employés d'usine que vous appelez, je crois, des apprentis? Ces chiffres s'appliquent-ils à tous ceux que votre réseau embauche?

M. VAUGHAN: Ce chiffre comprend tout le monde, tous nos employés, même ceux qui travaillent dans les hôtels.

M. McLURE: Je suis intéressé aussi au recrutement d'apprentis dans notre province. On m'avise que les apprentis de notre province relèvent du bureau de Moncton. Je crois que nous devrions avoir droit à un certain nombre des apprentis embauchés chaque année. Vous avez dit l'an dernier qu'un contingentement serait établi pour chacune des provinces proportionnellement à la longueur de ses voies.

M. VAUGHAN: Je crois que des instructions ont été données à cette époque à notre vice-président de Moncton de voir à ce que chaque localité ait sa quote-part d'apprentis.

M. McLURE: Nous en avons eu deux, je pense.

M. WALTON: Nous en avons embauché vingt-deux seulement dans toutes les provinces Maritimes l'an dernier. Cette année, notre programme prévoit l'embauchage de cinquante, dont deux de l'Île du Prince-Édouard.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, désirez-vous poser des questions concernant les employés?

M. JACKMAN: Monsieur Vaughan, avez-vous des chiffres indiquant le nombre d'heures de travail par semaine de quarante-huit heures? J'ai fait certains calculs, mais je ne les ai pas vérifiés. Il me semble qu'en 1948 la semaine de travail moyenne a été de 49·43 heures comparativement à 45 heures en 1946. Est-ce que cela vous paraît raisonnable?

M. VAUGHAN: Quelle page examinez-vous?

M. JACKMAN: La page 7.

M. VAUGHAN: Je pensais que nous avions adopté cette partie du rapport.

M. JACKMAN: Nous sommes à la page 31, mais ceci est ce que l'on appelle un renvoi qui sert à expliquer un poste à cette page-ci.

M. VAUGHAN: Je ne puis dire au juste à quoi cela tient.

M. JACKMAN: Vos employés ont-ils travaillé 49·3 heures en 1948?

M. WALTON: Comme vous le savez, les inondations en Colombie-Britannique ont nécessité beaucoup de travail supplémentaire l'an dernier.

M. VAUGHAN: M. Cooper dit qu'il a la réponse.

M. COOPER: Nous indiquons à la page 7 que la rémunération moyenne par employé en 1948 a été de \$2,750 et en 1939 elle était de \$1,566, une augmentation de 76 p. 100 tandis que d'après le taux moyen l'heure l'augmentation a été de 62·28 p. 100. Ai-je raison de dire que vous songez à l'écart entre 62 p. 100 et 76 p. 100, monsieur Jackman?

M. JACKMAN: Les employés ont non seulement gagné davantage en dollars, mais je crois qu'ils ont touché une plus forte rémunération suivant le nombre de leurs heures de travail.

M. COOPER: En 1939, le nombre moyen des heures de travail a été de 2,369; en 1948, le nombre moyen des heures de travail a été de 2,567, soit une augmentation de 198 heures.

M. JACKMAN: C'est exact.

M. COOPER: Et 198 heures représentent \$212 par employé, et si vous déduisez \$212 des \$2,750, vous constaterez que l'augmentation de la rémunération annuelle égale l'augmentation du taux horaire.

M. VAUGHAN: Je crois que M. Jackman veut savoir si nos employés ont travaillé plus d'heures en 1948 qu'en 1947.

M. JACKMAN: Je ne dis pas que cet écart entre 43 et 45 heures constitue matière à critique; c'est une journée de travail plus longue.

M. VAUGHAN: Je ne puis vous en donner la cause au juste. L'explication est peut-être celle que donne M. Walton, à savoir que durant la période des inondations, des employés ont travaillé matin, après-midi et soir. Quelques-uns d'entre eux ont travaillé aussi longtemps qu'ils pouvaient se tenir debout.

M. JACKMAN: D'après les règlements de la plupart de vos syndicats ouvriers à compter de quel moment le travail supplémentaire commence-t-il?

M. WALTON: Dans le cas de la majorité des employés, c'est temps et demi passé huit heures. Dans certains cas la semaine est de 44 heures et de 48 heures dans certains autres cas. En tout cas, la plupart des employés travaillent sur la base de temps et demi après une journée de huit heures.

M. JACKMAN: Puis-je m'enquérir de la situation des collets blancs employés par le réseau, celle de la classe d'employés non syndiqués. Combien d'employés de bureau vos syndicats embrassent-ils?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas pouvoir vous donner de renseignements sur la proportion des employés qui font partie de syndicats. Une très forte proportion en fait partie. Vous souvenez-vous, monsieur Walton, combien de syndicats ouvriers compte notre réseau?

M. WALTON: Environ 110 dans l'ensemble; il y a 110 organismes syndicaux au Canada et aux États-Unis et quelques-uns ne comptent qu'un faible effectif.

M. JACKMAN: Quelle proportion de vos employés touche en moyenne une rémunération annuelle inférieure à \$2,750, et combien de vos employés non syndiqués reçoivent une rémunération inférieure à \$3,000?

M. WALTON: Il est plutôt difficile d'être précis à ce sujet. Je dis peut-être 4 ou 5 p. 100.

M. JACKMAN: Un faible pourcentage?

M. WALTON: Oui.

M. JACKMAN: Pouvez-vous me dire à combien s'est chiffré à peu près le relèvement de la rémunération des employés de la classe des collets blancs depuis 1939, eu égard au fait que la rémunération moyenne des employés a été augmentée de 76 p. 100 depuis cette date?

M. COOPER: L'employé moyen a reçu une augmentation de \$88.57 par mois. Cela correspond à \$1,062 par année.

M. JACKMAN: C'est l'augmentation qu'a touchée l'employé moyen de tout le réseau?

M. COOPER: Cette augmentation s'applique à tous les employés. Tout employé travaillant des heures régulières a reçu tout d'abord l'indemnité de

vie chère qui s'établissait à \$19.93; en 1943, les employés ont reçu une augmentation de 6 cents l'heure, une augmentation de 10 cents l'heure en 1946, puis une augmentation de 17 cents l'heure en 1948.

M. JACKMAN: Je pourrais peut-être poser ma question de cette façon, parce que ces chiffres ne signifient pas grand-chose pour un profane. L'augmentation moyenne a été de 76 p. 100 depuis 1939. Pourriez-vous me dire quelle classe d'employés et combien d'entre eux ont reçu une augmentation d'au moins 60 p. 100 depuis 1939?

M. COOPER: Il est plutôt difficile de préciser quand vous demandez que le relèvement soit indiqué sous forme de pourcentage. Tous les employés ont reçu une augmentation de \$35.36 par mois ou de \$425 par année l'an dernier. Si un employé touchait \$1,000 par année il a reçu une augmentation de 42 p. 100; s'il touchait \$2,000 il a reçu une augmentation de 21 p. 100, et s'il touchait \$3,000 il ne recevrait qu'une augmentation de 14 p. 100, bien que tous aient reçu le même montant absolu d'augmentation.

M. JACKMAN: Le montant absolu?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Ils ont reçu le même montant absolu?

M. COOPER: Oui. Un manœuvre a peut-être reçu une augmentation de 40 p. 100 et un mécanicien aurait peut-être touché une augmentation de 10 ou de 12 p. 100.

M. JACKMAN: Ne pensez-vous pas que nous faisons suffisamment œuvre de socialisation dans ces parages et que vous voudriez nous aider?

L'hon. M. CHEVRIER: Voilà une question embarrassante.

M. COOPER: L'adjudication en faveur d'un relèvement des salaires fut de 17 cents l'heure pour tout le monde.

M. JACKMAN: Cette augmentation s'appliquerait à tous les employés exception faite des 4 à 5 p. 100 qui ne sont pas syndiqués?

M. COOPER: Bien que l'augmentation ne s'appliquât pas aux employés non syndiqués, le réseau l'a accordée à cette catégorie d'employés. Tout le monde a touché l'augmentation à l'exception du président.

M. JACKMAN: Alors, le réseau comprend certaines catégories d'employés qui n'ont pas reçu une augmentation de 60 p. 100 depuis 1939?

M. COOPER: Non, pas en termes de pourcentage. Tous les employés ont reçu au moins \$1,062, mais l'augmentation calculée en termes de pourcentage varierait suivant l'échelle de salaire.

M. JACKMAN: Tout le monde est-il heureux sous ce régime de salaire?

M. COOPER: Ils devraient l'être?

M. PICARD: Qui est heureux en ce monde?

M. McLURE: Peut-on faire quelque chose pour le compte de l'employé à la pension? Aujourd'hui quelques-uns de ces anciens employés reçoivent \$30 par mois et jusqu'à \$125 par mois et ils constatent qu'il est presque impossible de joindre les deux bouts. On m'avise que des requêtes portant sur ce sujet ont été reçues de certaines provinces et je crois que les intéressés se proposent de saisir les chemins de fer de cette question.

M. VAUGHAN: Les divers organismes d'employés nous ont demandé de relever le chiffre de la pension, mais nous n'avons pas obtempéré à leur demande parce que nous n'avions pas, estimions-nous, les moyens de le faire. Bien que l'occasion leur fût accessible plusieurs de nos employés se sont abstenus de contribuer à notre fonds de pension. S'ils y avaient contribué la plupart d'entre eux auraient touché une pension raisonnable. La plupart des plaintes émanent de ceux qui n'ont pas contribué au fonds de pension.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous passons à la page 34,—Tonnage productif par denrée.

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE

	Année	Année	Augmentation ou	
	1948	1947	diminution	
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Pourcentage
PRODUITS AGRICOLES:				
Blé.....	4,900,373	5,682,704	782,331	13.77
Maïs.....	398,784	571,085	172,301	30.17
Avoine.....	1,197,443	1,472,167	274,724	18.66
Orge.....	1,245,513	1,185,407	60,106	5.07
Seigle.....	152,952	220,853	67,901	30.74
Graine de lin.....	218,916	122,072	96,844	79.33
Autres grains (y compris pois secs, haricots, fèves soya)...	146,217	159,306	13,089	8.22
Farine.....	1,005,790	1,222,383	216,593	17.72
Autres produits de mouture.....	1,977,329	2,362,341	385,012	16.30
Foin et paille.....	201,218	208,363	7,145	3.43
Coton.....	68,590	75,396	6,806	9.03
Pommes (fraîches).....	97,315	109,979	12,664	11.51
Autres fruits (frais).....	331,239	432,027	100,788	23.33
Pommes de terre.....	405,147	472,754	67,607	14.30
Autres légumes frais.....	205,616	269,586	63,970	23.73
Autres produits agricoles.....	704,736	678,649	26,087	3.84
Total.....	13,257,178	15,245,072	1,987,894	13.04
INDUSTRIE ANIMALE:				
Chevaux.....	37,952	55,859	17,907	32.06
Bestiaux.....	365,874	318,005	47,869	15.05
Moutons.....	13,286	19,060	5,774	30.29
Porcs.....	144,285	159,402	15,117	9.48
Volailles (vivantes).....	247	227	20	8.81
Viandes ou volailles (fraîches ou frigorifiées).....	245,497	226,116	19,381	8.57
Viandes (fumées ou salées).....	88,015	122,777	34,762	28.31
Autres produits de l'industrie des conserves (comestibles).....	42,908	56,621	13,713	24.22
Oufs.....	57,133	80,326	23,193	28.87
Beurre.....	42,416	52,379	9,963	19.02
Fromage.....	37,880	52,320	14,440	27.60
Laine.....	40,977	47,402	6,425	13.55
Peaux et cuirs.....	83,963	90,654	6,691	7.38
Autres produits de l'industrie animale (non comestibles).....	106,073	96,528	9,545	9.89
Total.....	1,306,506	1,377,676	71,170	5.17
PRODUITS MINIERs:				
Charbon anthracite.....	3,218,395	2,884,036	334,359	11.59
Houille grasse.....	11,656,145	11,108,778	547,367	4.93
Charbon presque bitumineux.....	1,293,059	1,282,751	10,308	.80
Lignite.....	518,153	440,564	77,589	17.61
Coke.....	976,450	942,499	33,951	3.60
Minerais de fer et concentrés.....	785,034	1,353,480	568,446	42.00
Minerais de cuivre et concentrés.....	188,813	180,520	8,293	4.59
Autres minerais et concentrés.....	2,248,705	2,110,800	137,905	6.53
Lingots, mattes, etc. (métaux non ferreux).....	684,538	584,576	99,962	17.10
Sable et gravier.....	2,151,189	2,032,852	118,337	5.82
Pierre (concassée, brisée, moulue).....	2,638,687	2,802,921	164,234	5.86
Ardoise (grosses dimensions).....	146,925	101,407	45,518	44.89
Pétrole brut.....	429,179	571,879	142,700	24.95
Asphalte (naturel et sous-produits).....	353,448	335,703	17,745	5.29
Sel.....	489,000	527,107	38,107	7.23
Autres produits miniers (à demi transformés).....	2,203,341	1,911,149	292,192	15.29
Total.....	29,981,061	29,171,022	810,039	2.78

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE—Fin

	Année	Année	Augmentation ou	
	1948	1947	diminution	
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Pourcentage
PRODUITS FORESTIERS:				
Billes, poteaux, perches, pilotis.....	855,559	972,063	96,504	9.93
Bois de corde et autre bois de chauffage.....	359,223	244,265	65,042	15.33
Traverses.....	52,209	53,680	1,471	2.74
Bois à pâte.....	6,667,578	5,719,321	948,257	16.58
Bois de sciage et de construction, bois à boîtes et à douves.....	4,770,041	5,102,127	332,086	6.51
Autres produits forestiers.....	319,769	34,3785	23,809	6.93
Total.....	13,044,379	12,615,034	429,345	3.40
PRODUITS MANUFACTURÉS ET DIVERS:				
Essence.....	1,906,372	1,771,692	134,680	7.60
Pétrole raffiné et ses sous-produits (moins l'asphalte et l'essence).....	1,767,020	1,921,540	154,520	8.04
Sucre.....	368,478	281,504	86,974	30.90
Fer, en gueuse et en loupe.....	416,421	430,574	14,153	3.29
Rails et boulons.....	55,063	42,105	12,958	30.78
Fer et acier (en barre et en feuille, fer à construction et tuyaux de fer).....	2,061,373	2,093,002	31,629	1.51
Fonte, machinerie et chaudières.....	358,766	377,146	18,380	4.87
Ciment.....	882,285	740,366	141,919	19.17
Brique et pierre artificielle.....	381,683	366,417	15,266	4.17
Chaux et plâtre.....	514,624	434,930	79,694	18.32
Tuyaux et tuiles à drainage.....	63,823	48,395	15,428	31.88
Instruments aratoires et véhicules autres que les autos.....	390,382	319,432	70,950	22.21
Automobiles, camions et accessoires d'autos.....	1,830,767	1,725,981	104,786	6.07
Articles de ménage et bagages de colons.....	22,160	24,021	1,861	7.75
Meubles.....	56,693	63,798	7,105	11.14
Boissons.....	444,703	506,870	62,167	12.26
Engrais de toutes sortes.....	1,161,272	1,189,576	28,304	2.38
Papier à journal.....	1,959,861	1,966,108	6,247	.32
Autre papier.....	440,246	430,121	10,125	2.35
Papier pressé, papier à partition.....	638,293	589,387	48,906	8.30
Pâte à papier.....	1,339,588	1,353,003	13,415	.99
Poisson (frais, gelé, fumé, etc.).....	121,174	117,885	3,289	2.79
Conserves (toutes les conserves comestibles).....	677,318	762,948	85,630	11.22
Autres produits manufacturés et divers.....	7,441,382	7,741,115	299,733	3.87
Marchandises (lots brisés).....	2,351,867	2,514,559	162,692	6.47
Total.....	27,651,614	27,812,475	160,861	.58
Grand total.....	85,240,738	86,221,279	980,541	1.44

M. REID: A la page 34, le tonnage productif par denrée est indiqué sous certaines rubriques telles que produits agricoles, industrie animale, produits miniers, produits forestiers et produits manufacturés et divers. Les produits agricoles comportent une énumération de seize articles et vous avez transporté un total de 13,257,178 tonnes. Si vous descendez la colonne vous trouverez sous la rubrique produits miniers que quatre articles comptent pour un tonnage de plus de 16 millions de tonnes. Je me demandais si vous aviez les détails indiquant le chiffre des recettes quant au transport de ces quatre produits par opposition à celui des seize articles? Je songeais au fait qu'il vous en coûte autant pour transporter du charbon que du blé. Vous employez une locomotive, des wagons, une voie et vous affectez des employés à l'entretien. Nous avons ces quatre articles qui comptent pour un total de 16,785,752 tonnes, et vous avez au-dessus treize articles constituant tous les produits agricoles qui donnent un total de 13 millions de tonnes seulement. Je me demandais comment ces seize articles sous la rubrique produits agricoles se comparent aux quatre produits houillers. Ces articles sont isolés dans cette liste et je me demandais si vous aviez des chiffres qui indiqueraient le rapport. Il serait intéressant de constater peut-être au compte de quels produits vous subissez des pertes et d'établir si vous exigez trop dans certains cas et pas assez dans d'autres cas?

M. VAUGHAN: Nous savons que nous n'imposons nulle part un tarif trop élevé pour le transport d'un article quelconque.

M. REID: Je regarde quatre articles qui donnent un total de 16 millions de tonnes et je note que les produits agricoles comptent pour 13 millions de tonnes seulement. Est-ce que le transport de ces seize articles coûte plus cher que celui des quatre? Je suppose qu'il coûte plus cher. Il serait intéressant de connaître les recettes que le transport de chacune de ces catégories d'articles vous a rapportées,—je n'entends pas individuellement mais dans l'ensemble.

M. VAUGHAN: Je ne sais si le département de la vérification pourrait procurer ces renseignements. Cela comporterait énormément de travail et il nous faudrait un certain délai pour analyser et isoler les charges. Il faudrait examiner un grand nombre de bordereaux d'expédition.

M. REID: Je n'insisterai pas plus, mais il y a lieu de s'enquérir davantage de la chose.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous passer à la page 35? S'il n'y a pas de questions concernant le contenu de la page 35, quelque membre voudrait-il proposer l'adoption du rapport?

M. McCULLOCH: J'en propose l'adoption.

M. PICARD: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: Avant de passer à l'étude du rapport annuel des *Canadian National Steamships Limited*, je ferai remarquer qu'il a été proposé à diverses reprises que quelques-uns d'entre nous pourraient se rendre à Montréal pour y voir certaines des entreprises qui se rapportent à des postes que nous devons discuter, tels que celui concernant l'édifice de l'aviation. On nous demande de voter des crédits pour certaines entreprises du réseau et quelques membres ont jugé qu'ils conviendrait peut-être que le personnel du Comité fasse l'inspection de ces immeubles. Si les membres estiment que c'est avantageux, nous pourrions prendre des dispositions pour y aller lundi prochain. Je me demande si je pourrais nommer un membre de chaque groupe qui me dirait demain combien de membres du Comité s'y rendraient lundi prochain, et je pourrais ensuite prendre les dispositions nécessaires. Monsieur Jackman, vous vous occuperiez peut-être de votre groupe?

M. JACKMAN: Je pense que le colonel McLure pourrait voir à cela.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous ne devriez pas laisser M. Jackman se dérober aussi facilement.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Nicholson, voudriez-vous faire rapport pour le compte de votre groupe?

M. NICHOLSON: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Hlynka, vous êtes le seul membre de votre groupe présent. Iriez-vous lundi prochain?

M. HLYNKA: Je ne saurais dire. Quand commence le congé de Pâques?

Le PRÉSIDENT: Peut-être vendredi.

M. HLYNKA: Il va falloir que je me rende chez moi pour m'occuper de la campagne électorale.

L'hon. M. CHEVRIER: Je vous conseille de ne pas descendre dans l'arène trop tôt.

Le PRÉSIDENT: Il ne sert guère d'organiser le voyage si un nombre raisonnable n'y prend pas part.

M. HATFIELD: Pourquoi vous rendez-vous à Montréal?

Le PRÉSIDENT: Certains membres ont dit qu'ils voudraient voir le nouvel édifice de l'Aviation, et il en a été question, à diverses reprises, dans les délibérations.

M. HATFIELD: Est-il parachevé?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'il soit parachevé.

M. VAUGHAN: Nous avons passablement de choses à Montréal qui seraient peut-être intéressantes. Nous avons les usines; nous y avons aussi le terminus, l'édifice de l'Aviation, notre laboratoire et d'autres éléments. S'il y en a assez parmi vous, messieurs, qui aimeraient à y aller, M. McGregor a bien voulu offrir de mettre un avion en disponibilité pour vous y transporter et vous ramener. Le réseau s'occupera de vous à Montréal.

M. HATFIELD: Je serais plus intéressé à ce que le Comité se rende à Portland (Maine), pour voir ces vieux navires.

M. VAUGHAN: Nous vous transporterions à cet endroit.

M. HATFIELD: Je voudrais que le Comité s'y rende.

M. VAUGHAN: Il n'y a guère lieu d'être fier de ces navires.

M. HATFIELD: Je crois que j'en ferais don à la ville de Portland.

Le PRÉSIDENT: Je vais donc demander à M. Nicholson, à M. McLure et à M. Hlynka de faire rapport pour leurs groupes et je vais essayer de m'occuper des Libéraux. Je voudrais connaître vos vues demain matin afin que les dispositions nécessaires puissent être prises.

Maintenant, messieurs, nous allons passer à la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*. Je suppose que M. Vaughan devrait lire le rapport, car c'est lui qui a l'habitude d'en faire lecture.

MONTRÉAL, le 10-mars 1949.

À l'honorable LIONEL CHEVRIER, C.R., député,
Ministre des Transports,
Ottawa.

Monsieur le ministre,—Au nom du Conseil d'administration de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport de cette Compagnie pour l'exercice 1948.

Par comparaison avec l'année précédente les résultats d'exploitation s'établissent ainsi:

	1948	1947	Augmentation ou diminution	
Recettes d'exploitation ..	\$7,964 719 82	\$7,857,470 82	\$ 107,249 00	1.36%
Frais d'exploitation	7,320,614 29	7,028,193 20	292 421 09	4.16%
Bénéfice d'exploitation.....	\$ 644,105 53	\$ 829,277 62	\$ 185,172 09	

Il a été transporté au cours de l'année 407,979 tonnes de fret, volume qui se compare favorablement avec celui d'avant-guerre et n'a été dépassé, de 6 p. 100, qu'en 1947. Le tonnage d'exportation a diminué de 52,533 tonnes ou de 26 p. 100, ceci dû aux restrictions imposées sur les importations. A cause de la disette de dollars les Antilles n'ont importé que le strict nécessaire. L'augmentation de 126,726 tonnes ou de 11.5 p. 100 dans le tonnage d'importation est due surtout au plus fort volume de sucre transporté. Il a été complété 65 voyages, soit un de plus que l'année précédente.

Les recettes du service de fret se sont élevées à \$6,546,770, une diminution de \$818,361 ou de 11.1 p. 100 sur celles de l'année précédente.

Les recettes du service des passagers se sont élevées à \$962,887, une augmentation de \$523,088 sur celles de 1947, due surtout au fait que le *Lady Nelson* et le *Lady Rodney* ont été en service toute l'année. Ces vaisseaux ont repris la mer en juillet et août 1947.

Les frais d'exploitation ont été encore beaucoup plus élevés. A ce poste figurait en 1947 une somme de \$700,000 représentant le reliquat du coût de reconversion et de réparation, après leur service de guerre, des deux navires du type "Lady". Abstraction faite de cette somme, l'augmentation des frais a été de \$992,421 ou de 15.7 p. 100. Elle est due au coût plus élevé de la main-d'œuvre et des matériaux, à l'arrimage et autres frais dans les ports, ainsi qu'à l'exploitation pendant douze mois des navires *Lady Nelson* et *Lady Rodney*.

Le tableau suivant montre combien les frais d'exploitation ont augmenté:

	Pourcentage d'augmentation	
	1948 sur 1947	1948 sur 1939
Main-d'œuvre		
Personnel navigant	12.4	212.6
Personnel sédentaire	16.9	83.0
Arrimage et débardage	13.7	58.9
Matériaux et fournitures		
Mazout	50.9	229.5
Combustible pour Diesel	37.8	91.6
Commissariat	14.1	131.0
Autres fournitures	18.5	88.0

Le profit d'exploitation est de \$644,105 pour l'année, une diminution de \$185,172 sur l'année précédente. Après paiement des intérêts sur les obligations et les avances de l'État le surplus s'établit à \$166,044. On trouvera l'état des revenus à la page 8.

Au cours de l'année aucun changement n'a été apporté à la flotte qui se compose des vaisseaux suivants:

	Jauge brute	Tonnage réel
<i>Lady Nelson</i> Fret et passagers	7,970	6,370
<i>Lady Rodney</i> Fret et passagers	8,194	4,665
<i>Canadian Challenger</i> Moteurs Diesel et frigorifique	6,745	7,460
<i>Canadian Constructor</i> Moteurs Diesel et frigorifique	6,745	7,460
<i>Canadian Cruiser</i> Moteurs Diesel et frigorifique	6,745	7,460
<i>Canadian Conqueror</i> Sans frigorifique	2,930	4,532
<i>Canadian Highlander</i> Sans frigorifique	2,966	4,532
<i>Canadian Leader</i> Sans frigorifique	2,930	4,532
<i>Canadian Observer</i> Sans frigorifique	2,967	4,532
<i>Canadian Victor</i> Sans frigorifique	2,963	4,532
	<hr/> 51,155	<hr/> 56,075

A la fin de l'année le solde du fonds de remplacement des vaisseaux était de \$3,449,717 et le fonds d'assurance autonome de \$1,764,720.

On se souviendra que la Compagnie a été incorporée en 1927 pour remplir l'une des conditions de l'entente commerciale du 6 juillet 1925. De 1929 à 1934, années pendant lesquelles le trafic a été développé, des déficits d'exploitation ont été encourus. Depuis 1934, la Compagnie a toujours eu des profits d'exploitation et même un surplus après règlement des charges fixes. A même ces profits d'exploitation ont été payés \$6,992,-237 d'intérêts sur des obligations entre les mains du public et \$7,689,604 à

l'État pour principal et intérêts. Les sommes payées à l'État comprennent \$3,456,413 d'intérêts sur des avances destinées à combler les déficits encourus durant la période de développement 1929-1934. Ces avances ne représentaient aucun capital additionnel de placement ni aucun actif susceptible de rapporter des revenus.

Les comptes de la Compagnie ne reflètent pas cependant tout l'avantage financier que le Canada a retiré de cette exploitation. Avant l'incorporation de la Compagnie, une subvention annuelle de \$340,666 était versée à des compagnies privées afin d'assurer le service avec le seul groupe des Antilles dites de l'Est. Par l'entente commerciale de 1925, le Canada entreprenait de fournir un certain tonnage et certains services. Des soumissions furent demandées aux compagnies de navigation. Des compagnies privées demandèrent une subvention annuelle de \$582,783 pour le service de l'Est seulement. Aucune offre ne fut faite pour le service de l'Ouest. La Compagnie a donc été incorporée dans le but d'assurer les deux services figurant à l'entente commerciale. Sur la base de la soumission ci-dessus mentionnée pour une partie du service seulement, il est raisonnable de conclure que le Canada, du fait de cette incorporation, a économisé une somme importante en subventions.

Durant la période 1929-1948, il a été exporté du Canada aux Antilles 2,960,834 tonnes de marchandises ayant une valeur marchande de plus de 250 millions de dollars. Le volume des importations s'est élevé à 4,053,852 tonnes représentant une valeur marchande estimée à plus de 152 millions de dollars. L'effort constant de la Compagnie pour développer le commerce entre le Canada et les Antilles a rendu un service inestimable aux deux parties intéressées. Il faut espérer que dans la négociation de toute nouvelle entente commerciale il sera tenu compte du coût augmenté de l'exploitation par l'octroi de plus fortes subventions et une certaine assurance que la Compagnie continuera d'obtenir une part du fret offert aussi large que le justifient les services qu'elle rend.

Le Conseil d'administration remercie les officiers et employés de leurs bons et loyaux services au cours de 1948.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser des questions?

M. HATFIELD: Quel effet la restriction de l'emploi du numéraire sterling aura-t-il sur vos lignes?

M. VAUGHAN: Elle a déjà produit un effet considérable. Les îles des Indes Occidentales n'achètent pas du Canada les marchandises qu'elles achetaient avant l'imposition de la restriction. Elles achètent maintenant beaucoup plus des pays de la zone du sterling.

M. HATFIELD: Quelles perspectives l'avenir laisse-t-il entrevoir? Nous ne pouvons obtenir de commandes, nous sommes assujétis à des contingentements et ces contingentements sont fort restreints. Les achats de pays de la zone du dollar sont conditionnés par la délivrance de permis, et je me demande quel effet ce régime va produire sur l'exploitation de vos paquebots?

M. VAUGHAN: Nous croyons que ces restrictions vont avoir un effet marqué sur notre commerce tant qu'elles seront maintenues en vigueur. Les exportations vont diminuer au lieu d'augmenter pendant l'application des restrictions.

M. HATFIELD: Les achats dans les pays de la zone sterling vont augmenter.

M. VAUGHAN: Oui, mais c'est une situation qui ne dépend pas de nous vu qu'il s'agit d'un arrangement conclu entre le gouvernement britannique et les colonies.

M. REID: En quel numéraire les gens des Indes Occidentales acquittent-ils les tarifs de transport?

M. VAUGHAN: Je n'ai pas saisi cette question.

M. REID: Je songe aux navires britanniques sur les hautes mers; la Grande-Bretagne s'attend que ces navires rapportent du capital, des espèces, au peuple britannique. Vos navires canadiens circulent entre le Canada et les Indes Occidentales et ils ramènent des chargements. Il y a des taux de transport exigibles et je demande en quel numéraire ils sont acquittés?

M. VAUGHAN: Je crois que le numéraire canadien est le plus employé. Il y a un certain montant de numéraire des États-Unis, mais une forte portion du tonnage gagnant le nord est constituée de sucre importé par le gouvernement canadien et le transport en est acquitté en numéraire canadien.

M. REID: Ce ne serait pas du numéraire sterling, et au point de vue du numéraire le pays y gagnerait?

M. VAUGHAN: La difficulté tient au fait qu'il est interdit à ces pays d'acheter de pays de la zone du dollar.

M. REID: Je le sais, mais les gens sur les navires ou qui expédient des chargements de cet endroit doivent solder la note avant le départ des passagers ou des chargements. De quel numéraire se sert-on?

M. VAUGHAN: Le transport de presque tous nos chargements est acquitté en numéraire canadien.

M. REID: Les restrictions quant à l'emploi du numéraire sterling influeraient-elles sur les chargements et les billets des passagers.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas avoir compris votre dernière question, monsieur Reid.

M. REID: J'ai demandé en quel numéraire le compte des chargements et des passagers en provenance des Îles est déclaré? J'entends les gens des Indes Occidentales qui achètent des billets pour voyager sur des paquebots à destination du Canada?

M. VAUGHAN: Ils en acquittent le prix en numéraire canadien.

M. HATFIELD: Acceptez-vous des chargements des Indes Occidentales à destination de notre pays dont le transport est acquitté préalablement en sterling?

M. VAUGHAN: Je ne saurais vous dire quel en est le montant, monsieur Hatfield. Je crois que le montant serait très limité.

M. HATFIELD: N'y gagneriez-vous pas à accepter du numéraire sterling en acquittement des frais de transport?

M. VAUGHAN: Je dirai franchement que je ne suis pas certain de la quantité de marchandises que nous transporterions et dont le transport serait acquitté par anticipation.

M. HATFIELD: Alors, vous acceptez des paiements par anticipation?

M. VAUGHAN: Oui. Si les frais étaient acquittés d'avance, nous accepterions probablement le numéraire sterling. Toutefois, je vais m'enquérir à ce sujet.

M. HATFIELD: Je ne sais comment vous allez faire concurrence au commerce étranger, à des navires étrangers, parce qu'ils abaissent leurs taux de transport tous les jours. Je ne sais comment vous allez leur faire concurrence.

M. VAUGHAN: La situation devient plus difficile tous les jours.

M. HATFIELD: Et qu'est-ce que vous entendez faire à ce sujet?

M. VAUGHAN: Nous ne sommes pas encore rendus à un point où nous perdons de l'argent.

M. HATFIELD: Mais vous en viendrez à ce point.

M. VAUGHAN: Nous faisons tout en notre pouvoir pour obtenir autant de clientèle que possible, eu égard au fait qu'il y a encore certaines obligations découlant de l'accord commercial entre le Canada et les Indes Occidentales, que nous essayons de remplir.

M. HATFIELD: Cet accord commercial va-t-il être renouvelé?

M. VAUGHAN: C'est au gouvernement qu'il appartient d'en décider et je ne puis vous le dire.

M. JACKMAN: Quelle est la disposition actuelle en matière de subventions, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: Il va sans dire que le Canada ne nous verse pas de subventions, mais nous recevons quelques petites subventions des Îles. Je crois que les subventions se chiffrent à \$130,000.

M. COOPER: En 1948, nous avons reçu £30,500 qui, converties en numéraire canadien, correspondaient à \$122,610.

M. NICHOLSON: Je constate que votre surplus de l'année s'établit à \$166,044.43. Je me souviens que nous avons eu une assez longue discussion il y a trois ans au sujet du déficit figurant au bilan. Je note que le déficit est réduit à \$2,880,324.78. Je me demande si M. Vaughan pourrait indiquer combien d'années devront s'écouler avant que soit soldé ce déficit au rythme où nous sommes allés, et aussi si des représentations ont été faites au gouvernement aux fins d'obtenir quelque allègement à ce sujet.

M. VAUGHAN: Nous avons demandé au gouvernement d'alléger ce fardeau et je crois que le gouvernement étudie la question. J'ignore quelles mesures il prendra à cet égard. Au taux du bénéfice que nous avons réalisé l'an dernier il faudra que des années s'écoulent avant l'acquittement intégral des sommes que le gouvernement a imputées sur notre compte pour l'intérêt sur les déficits subis durant les premières étapes de l'exploitation.

M. NICHOLSON: Je demande si le ministre ferait quelque observation concernant la matière à la page 5, eu égard au fait que depuis un certain nombre d'années le gouvernement verse une subvention de \$340,066 chaque année aux compagnies privées, et aussi compte tenu du fait que des particuliers ont demandé une subvention annuelle de \$582,783 pour le service de l'Est seulement. Vu ce fait, il me semble que le gouvernement pourrait peut-être songer à porter allègement en faisant disparaître ce déficit de \$2,880,324.78.

L'hon. M. CHEVRIER: Ainsi que l'a fait observer le président des *Canadian National Steamships*, la compagnie a fait des représentations au gouvernement pendant un certain nombre d'années et lui a demandé de porter allègement quant à la somme payée au compte de l'intérêt et des arriérés d'intérêt par rapport aux années où l'exploitation n'a pas été profitable, de 1925 à 1934.

M. VAUGHAN: Durant la période de 1929 à 1934.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, de 1929 à 1934; le problème a été étudié de temps à autre, mais le gouvernement n'a pas jugé bon de porter allègement.

M. NICHOLSON: Il n'y a pas eu, semble-t-il, beaucoup de progrès accompli sous ce rapport.

L'hon. M. CHEVRIER: Si vous voulez bien me laisser terminer mon exposé, monsieur Nicholson. J'étais sur le point de dire que le gouvernement a étudié la question d'année en année,—du moins en ces deux dernières années,—mais il n'a pas jugé bon de porter secours. Les *Canadian National Steamships* ont encore fait des représentations cette année, et il en est résulté qu'un sous-comité du cabinet a été institué aux fins d'étudier le problème. Ainsi, ce sous-comité a maintenant ce problème à l'étude.

M. HATFIELD: Êtes-vous encore tenu de faire conformer votre exploitation aux dispositions de l'accord commercial entre le Canada et les Indes Occidentales? J'entends, vous ne pouvez faire escale à un autre port même s'il était possible d'y trouver une clientèle profitable. Il faut que vous passiez outre afin de vous conformer à l'accord commercial entre le Canada et les Indes Occidentales?

M. VAUGHAN: Nous ne faisons pas escale à toutes les petites localités. Nous le faisons jadis et nous continuons de faire escale à la plupart d'entre elles.

M. HATFIELD: Vous n'arrêtez pas à La Havane (Cuba)?

M. VAUGHAN: Non.

M. HATFIELD: Vous ne pourriez y faire escale?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas qu'il nous soit absolument interdit d'y faire escale, mais nous ne pourrions maintenir notre horaire si nous le faisons.

M. HATFIELD: Vous faites escale à Porto-Rico?

M. VAUGHAN: Non. La liste des endroits d'escale est indiquée dans l'accord commercial entre le Canada et les Indes Occidentales.

M. HATFIELD: Cet accord commercial vous interdit de faire escale à ces ports profitables?

M. VAUGHAN: Nous faisons escale à l'occasion quand nous pouvons obtenir un chargement raisonnable de sucre. Il nous est arrivé de faire escale à la Dominique, et nous avons fait escale occasionnellement à Cuba pour y prendre des chargements de sucre quand nous étions en route vers le nord. Mais nous faisons assez rarement escale à ces localités.

M. REID: Ce poste de \$239,851.64 pour les passages payés d'avance qui figure au bilan d'ensemble constitue, semble-t-il, une assez forte somme. C'est une forte somme à verser au chapitre des passages payés d'avance. Vous pourriez peut-être nous fournir des éclaircissements à ce sujet.

M. COOPER: Quand vous achetez un billet pour un voyage aux Indes Occidentales vous acquittez ordinairement le prix de votre passage d'avance. Nous n'inscrivons cette somme à titre de recette qu'après réception de la déclaration du commissaire du paquebot à la fin du voyage. C'est précisément comme le dit l'inscription, des passages payés d'avance.

M. REID: Cette somme représente un très grand nombre de passages.

M. VAUGHAN: Un grand nombre de personnes se sont inscrites comme passagers. Certaines personnes acquittent le prix du passage six mois d'avance.

M. REID: Et que signifie ce poste de \$35,698.12, avances aux capitaines, matelots, etc.?

M. COOPER: Ce sont des avances aux capitaines. Ils font des achats dans les ports et avancent à l'équipage des sommes remboursables sur leurs salaires. C'est une avance de roulement.

M. McCULLOCH: On m'avise que des passagers prennent parfois leur billet même sept mois d'avance.

M. VAUGHAN: Il y en a qui le font.

M. REID: Relativement à ce poste indiquant une augmentation de 50.9 p. 100 au chapitre du mazout qui figure à la page 4, cette augmentation tient-elle à une consommation accrue ou à une hausse du prix du mazout?

M. VAUGHAN: Cela tient entièrement à une hausse du prix. Le prix du mazout a accusé une légère réduction depuis la publication du présent rapport.

M. REID: Il semble que cela constitue une assez forte hausse, et c'est la raison pour laquelle je m'en suis enquis.

M. HAZEN: On m'informe que des pomiculteurs de la Nouvelle-Écosse se sont plaint qu'il n'existe pas d'installations frigorifiques convenables pour le transport des pommes aux Antilles anglaises. Et ces pomiculteurs déclarent, me dit-on aussi, qu'ils auraient pu trouver préneurs aux Antilles anglaises pour 10,000 barils de pommes l'an dernier si la compagnie de paquebots avait fourni des installations frigorifiques convenables pour le transport de ce produit. Ces plaintes sont-elles fondées?

M. VAUGHAN: Je crois qu'elles le sont peut-être, monsieur Hazen. Les seuls navires disposant de bons compartiments frigorifiques sont ces trois navires munis de moteurs Diesel. Nous avons transporté des pommes, mais nous avons reçu tellement de plaintes d'autres expéditeurs dont les expéditions se trouvaient dans le même compartiment frigorifique à l'effet que l'odeur des pommes influait sur les autres marchandises que nous avons dû refuser d'accepter des pommes sur certains de nos navires.

M. HAZEN: On m'a avisé que ces navires étaient munis de trois compartiments frigorifiques distincts. Les pomiculteurs ont pensé qu'on aurait peut-être pu mettre un de ces compartiments à leur disposition pour l'expédition de leurs pommes.

M. VAUGHAN: Je n'ai pris connaissance de cette plainte que tout récemment. Nous sommes à faire enquête afin d'établir si nous pouvons nous conformer à leurs désirs.

M. HAZEN: S'il existe une occasion de développer le marché aux Indes occidentales, je crois que nous devrions tirer profit de la situation et essayer de le développer, eu égard particulièrement au fait que nous avons perdu des marchés en Grande-Bretagne. On m'avise que nous sommes à la recherche d'autres marchés.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur Hazen, pouvez-vous me dire quelle serait la quantité de pommes que l'on voudrait peut-être expédier?

M. HAZEN: J'ai appris qu'il existait la saison dernière un marché pour 10,000 barils de pommes et que les pomiculteurs n'ont pu en tirer profit parce qu'il leur a été impossible d'obtenir des moyens de transport convenables sur les paquebots de l'État.

M. VAUGHAN: Je crois que cette plainte dont j'ai pris connaissance il y a quelque temps repose sur quelque fondement. Nous avons fait enquête afin d'établir si nous pourrions entreposer ces pommes dans des compartiments frigorifiques de manière qu'elles n'altèrent pas d'autres produits en entrepôts frigorifiques.

M. HAZEN: Je veux aussi vous interroger sur un autre sujet. J'ai relevé dans les journaux qu'il y a des grèves sur les paquebots *Lady*. Voudriez-vous faire des observations à ce sujet?

M. VAUGHAN: Nous avons eu une grève sur un de nos paquebots là-bas, la *Lady Rodney* et le *Challenger*.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous voulez dire la *Lady Rodney*.

M. VAUGHAN: J'aurais dû dire la *Lady Rodney* et le *Challenger*. Le ministre du Travail a institué une commission de conciliation pour s'enquérir de la question des salaires. Cette commission qui comprenait les représentants des employés a présenté un rapport unanime. Les représentants des employés et de la *Canadian Seamen's Union* ont approuvé le rapport. Il n'y a pas eu de réduction de salaires. L'élimination de l'ancien accord de la disposition concernant la salle d'embauchage a constitué le principal changement. Sous le régime de l'ancien accord la compagnie était tenue d'embaucher tous ses employés par voie de la salle d'embauchage, mais le nouvel accord stipulait que les employés pouvaient être embauchés par voie de la salle d'embauchage ou des agences de placement. Nous avons accepté l'adjudication de la commission de conciliation, mais la veille du départ de la *Lady Rodney* les hommes ont dit qu'ils n'accepteraient pas l'adjudication bien qu'elle remontât déjà à plusieurs semaines. Nuls employés n'ont signé d'engagement pour le voyage, mais quatre-vingts hommes environ sont restés à bord; ils y sont encore et ont refusé de quitter le navire. Nous prenons des mesures qui, espérons-nous, donneront des résultats, et nous comptons que la situation sera tirée au net dans quelques jours.

M. HAZEN: Les hommes ont déclaré, avez-vous dit, qu'ils n'accepteraient pas l'adjudication. Les hommes comptaient-ils un représentant au sein de la commission ou était-ce un représentant du syndicat ouvrier?

M. VAUGHAN: C'était un représentant des hommes.

M. HAZEN: Et il était un représentant du syndicat?

M. VAUGHAN: Oui, il était le président du syndicat.

M. HAZEN: Vous dites qu'ils comptaient un représentant dans la commission et qu'il s'est rallié aux conclusions.

M. VAUGHAN: Ils avaient leur propre représentant à la commission de conciliation. Il a apposé sa signature à l'adjudication à l'égal des deux autres représentants, le président et le représentant de la fédération des armateurs.

L'hon. M. CHEVRIER: Et les conclusions de cette commission dont vous parlez ont été unanimes?

M. VAUGHAN: Oui.

M. MOORE: Votre rapport fait voir une réserve de \$1,764,000 pour assurances. Est-ce que des navires autres que ceux mentionnés sont compris dans ce régime d'assurance?

M. VAUGHAN: Les seuls navires sont ceux dont les noms figurent dans le rapport. Les noms des navires et leur jauge sont donnés.

M. HATFIELD: Je voudrais vous interroger de nouveau sur la situation au port de Saint-Jean. J'ai traité de cette question avec le ministre.

M. VAUGHAN: Nous avons essayé de vous expliquer cette situation, monsieur Hatfield, mais je sais que vous n'étiez pas satisfait.

M. HATFIELD: Non, mais nous contournons la difficulté en expédiant les produits par d'autres lignes. Nous avons été presque contraints d'enlever cette clientèle aux *Canadian National Steamships* à cause de l'arrangement qui nous interdisait de charger à Saint-Jean parce que les paquebots passaient par Halifax. Il en est résulté que nous avons été obligés d'expédier nos produits par convoi à Halifax et nous avons constaté que ce régime ne donnait pas satisfaction. Je me demandais si vous aviez changé d'attitude à ce sujet.

M. VAUGHAN: Nous avons jugé qu'il était inopportun et impraticable de faire cela. Je crois que nous avons présenté un mémoire sur cette question l'an dernier.

M. HATFIELD: C'est exact. Comme vous le savez, il a fallu que nous confions les chargements à d'autres lignes.

M. VAUGHAN: Nous n'aimons pas à voir la clientèle tomber entre les mains d'autres armateurs et nous essayons de trouver une solution satisfaisante à ce problème.

M. HATFIELD: Je voudrais qu'on m'explique pourquoi les navires ne prennent pas de chargements à Saint-Jean quand ils y font escale régulièrement.

M. VAUGHAN: Monsieur Hatfield, je crois que nous avons présenté un mémoire à ce sujet, l'an dernier.

M. HATFIELD: Oui. Votre mémoire a dit qu'il fallait qu'ils ouvrent toutes les écoutilles à Halifax. Je ne crois pas qu'il leur soit nécessaire d'ouvrir toutes les écoutilles. Ils ont dit qu'il fallait qu'ils ouvrent toutes les écoutilles à Halifax et il y avait risque que la gelée cause des dégâts à la cargaison.

M. VAUGHAN: Nous avons jugé que nous recevions trop de plaintes au sujet de marchandises avariées, et nous avons reçu de telles plaintes.

M. HATFIELD: Je ne vois pas pourquoi vous ne pourriez remplir une des cales de pommes de terre à Saint-Jean et la laisser fermée quand un navire prend un chargement à Halifax.

M. VAUGHAN: Nous avons discuté cette question à fond avec nos employés supérieurs à cet endroit.

M. HATFIELD: L'arrimage à Halifax est terrible, il a causé des dégâts à plus de marchandises,—il a fallu que nous confions nos chargements à d'autres lignes.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions concernant le bilan?

M. HAZEN: Les grèves sur ces navires tiennent-elles à quelque cause? Est-ce que des agissements communistes en sont la cause?

M. VAUGHAN: Nous pensons qu'ils en sont la cause et le temps est venu de jouer cartes sur table car il faut que nous ayons la haute main sur l'exploitation de nos navires.

M. HAZEN: Oui.

M. JACKMAN: Constatez-vous que ces différends ouvriers ont nui à l'exploitation de vos navires et que des difficultés de cette nature que vous ne pouviez prévoir ont augmenté vos frais?

M. VAUGHAN: Oui, cette grève nous a coûté cher. Nous avons non seulement perdu des cargaisons mais les dépenses ont augmenté considérablement.

M. JACKMAN: Avez-vous été en butte à beaucoup de concurrence par suite du fléchissement du prix du sucre d'un cent la livre? En est-il résulté une réduction de vos recettes? Avez-vous été obligé d'abaisser vos tarifs de transport?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas réduit nos tarifs sur le sucre. Les tarifs applicables au sucre sont établis chaque année de concert avec la Commission de régie du sucre.

M. JACKMAN: Qu'est-ce que le transport du sucre vous rapporte?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas ces chiffres ici, mais je pourrais vous les procurer.

M. JACKMAN: Ai-je raison de dire que les installations pour les passagers sur ces paquebots sont limitées?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Combien de passagers ces paquebots peuvent-ils prendre?

M. VAUGHAN: Nos paquebots *Lady* transportent chacun 110 passagers et nos navires munis de moteurs Diesel 12 passagers seulement par navire.

M. JACKMAN: Cela constitue une différence marquée.

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Votre service de passagers est-il profitable?

M. VAUGHAN: Ce service ne nous rapporte guère de bénéfices. Nous avons l'espace pour les passagers et nous ferions aussi bien de l'utiliser. De plus, l'accord commercial entre le Canada et les Indes Occidentales comporte une disposition qui nous enjoint d'allouer un espace raisonnable aux passagers.

M. JACKMAN: Un assez grand nombre de gens voyagent. Les recettes de votre service des passagers ont augmenté très sensiblement l'an dernier tandis que votre trafic de fret a fléchi.

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: La compagnie a-t-elle l'intention de développer le trafic des passagers si, jugé profitable, il semble qu'il peut rapporter plus de bénéfices que le fret; ou bien, a-t-on établi ce service pour donner suite à l'accord commercial?

M. VAUGHAN: S'il y avait quelque indice qu'un service accru des passagers, ou même une amélioration au chapitre du service du fret, rapporterait un bénéfice raisonnable, nous exigerions suffisamment de paquebots pour y répondre. Nous voulons réaliser un bénéfice partout où nous le pouvons. Nous ne voulons pas affecter au service plus de paquebots que nous estimons pouvoir exploiter avantageusement. Nous ne croyons pas pouvoir obtenir de nouveaux navires aujourd'hui au prix qu'ils nous coûtent et les exploiter à bénéfice.

M. HATFIELD: Je suis d'accord avec vous sur ce point.

M. JACKMAN: La compagnie a-t-elle pour programme d'accroître le service dans la mesure où il devient profitable, ou bien le but et le programme principaux de la compagnie consistent-ils à procurer un service minimum entre le Canada et les Indes Occidentales? En quoi consiste le programme de la compagnie? Visez-vous à obtenir toute la clientèle possible et à réaliser tous les bénéfices qui peuvent vous échoir, ou bien exploitez-vous le service principalement parce

que nous avons signé un accord commercial avec les Indes Occidentales et que vous exploitez un nombre suffisant de paquebots pour répondre à la disposition que l'accord comporte à ce sujet?

M. VAUGHAN: Le service fut établi en premier lieu pour donner suite à l'accord commercial entre le Canada et les Indes Occidentales, mais nous l'exploitons à titre d'entreprise commerciale et nous transporterons tout ce qui est profitable.

M. JACKMAN: Avez-vous été en butte à beaucoup de concurrence en ces dernières années?

M. VAUGHAN: Nous subissons beaucoup de concurrence. Il y a les termini Saguenay qui possèdent plusieurs navires qui se rendent aux Indes Occidentales. Puis, il y a la compagnie *Pickford & Black* qui possède un certain nombre de navires.

M. JACKMAN: La plupart de ces lignes ont-elles été établies depuis la guerre?

M. VAUGHAN: *Pickford & Black* est une vieille compagnie. Les termini Saguenay, appartenant à l'*Aluminum Co. of Canada*, exploitaient des navires avant la guerre. Puis, il y a l'*Aluminum Company of the United States* qui exploite des navires en vertu d'une immatriculation américaine. Ils transportent de la bauxite des Indes Occidentales au Saguenay, puis ils se rendent à Montréal pour y prendre un chargement de retour. Ces navires nous font une vive concurrence.

M. HATFIELD: Mais la concurrence qu'ils font provient entièrement des chargements d'aller.

M. VAUGHAN: Oui, mais ils transportent une certaine quantité de sucre au cours des voyages d'aller, particulièrement les navires Alcoa qui appartiennent à l'*Aluminum Company*, des États-Unis.

M. JACKMAN: Qu'entendez-vous faire avec ce fonds de remplacement des vaisseaux au montant de \$3,449,000?

M. VAUGHAN: Si une clientèle suffisante se présente pour nous justifier d'augmenter notre flotte nous utiliserons alors ce fonds pour cette fin, mais nous n'estimons pas que la clientèle actuelle justifierait une telle entreprise. En fait, les affaires sont maintenant dans un tel marasme que nous avons retiré cinq vaisseaux du service des Indes Occidentales et les avons donné en louage ailleurs. Nous avons actuellement cinq vaisseaux seulement dans le service des Indes Occidentales, les autres sont en louage ailleurs.

M. JACKMAN: Si vous ne comptez pas utiliser ce fonds pour le remplacement de vaisseaux, eu égard particulièrement à ce que vous dites et aussi compte tenu du fait que nous avons connu une ère de grande prospérité, vous ne pourriez guère compter utiliser plus de vaisseaux pendant quelques années à venir. Mon observation est peut-être mal étayée, mais je la fais quand même. Conséquemment, pourquoi n'utilisez-vous pas une partie de cette somme pour rembourser quelques-unes des obligations garanties de 5 p. 100?

M. VAUGHAN: Ces obligations ne sont pas des obligations remboursables sur demande. Si le fonds de remplacement n'est pas utilisé pour la construction de nouveaux vaisseaux il sera affecté au remboursement des obligations quand elles seront exigibles.

M. JACKMAN: Le fonds de remplacement est-il constitué d'obligations de l'État?

M. VAUGHAN: D'obligations de l'État.

M. JACKMAN: Que vous rapporteraient-elles si vous les offriez en vente actuellement à la bourse de New-York?

M. VAUGHAN: Je ne sais à quel prix elles se vendent à New-York, mais je crois qu'elles se vendent à \$120 environ au Canada.

M. HATFIELD: Quelques-uns de ces vaisseaux pourraient-ils être utilisés pour le commerce avec Terre-Neuve?

M. VAUGHAN: Nous ne pouvons vous le dire avant de nous engager dans ce commerce. Comme vous le savez, le *Newfoundland Railway* possède douze à quinze vaisseaux.

M. HATFIELD: Vu les conditions actuelles, vous ne songeriez pas à remplacer aucun des vaisseaux affectés au service des Indes Occidentales?

M. VAUGHAN: Non, monsieur, nous n'y songerions pas.

M. WARREN: Il est 10 heures, ne serait-il pas raisonnable de parcourir le rapport jusqu'à la fin de la page 8 et de lever la séance ensuite?

Le PRÉSIDENT: Les pages 6, 7 et 8.

BILAN D'ENSEMBLE

AU 31 DÉCEMBRE 1948

ACTIF			PASSIF	
IMMOBILISATIONS:				
Vaisseaux.....	\$9,844,445.48		CAPITAL-ACTIONS:	
Moins dépréciation.....	3,605,981.99		Autorisé et émis: 400 actions à \$100 chacune.....	\$ 40,000.00
	\$6,238,463.49		DETTE CONSOLIDÉE:	
Fonds de remplacement des vaisseaux.....	3,449,717.47	\$9,688,180.96	Obligations-or. 5 p. 100, 25 ans, garanties par l'État, échéance 1955.....	9,400,000.00
	<u>3,449,717.47</u>		AVANCES DE L'État.....	3,698,817.11
DISPONIBILITÉS:				
Espèces en banque.....	\$1,244,311.35		EXIGIBILITÉS:	
Dépôts spéciaux.....	3,350.00		Comptes à payer.....	\$551,878.42
	<u>\$1,247,661.35</u>		Arriérés d'intérêts.....	3,350.00
Comptes à recevoir.....	47,682.62		Intérêts courus mais non échus.....	156,666.67
Soldes de fret, passagers et agences.....	185,716.33		Passages payés d'avance.....	<u>239,851.64</u>
Inventaires.....	25,407.01			951,746.73
Avances aux capitaines, matelots, etc.....	35,698.12		CRÉDITS EN SUSPENS.....	65,607.20
Dû à même le fonds d'assurance.....	5,499.87		RÉSERVE POUR ASSURANCE.....	1,764,720.14
	<u>5,499.87</u>	1,547,665.30	PROFITS ET PERTES—Déficit.....	2,880,324.78
FONDS D'ASSURANCE.....		1,764,720.14		<u>\$13,040,566.40</u>
ESCOMPTE SUR CAPITAL-ACTIONS.....		40,000.00		
		<u>\$13,040,566.40</u>		

NOTE:—Une réserve a été constituée pour les pensions en vigueur en vertu du plan contractuel de 1935 du C.N.R., mais non pour celles conditionnellement prévues.

T. H. COOPER,
Vice-président et contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, et des compagnies subsidiaires pour l'exercice terminé le 31 décembre 1948. Nous certifions qu'à notre avis, le bilan d'ensemble ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation de la compagnie des *Steamships* au 31 décembre 1948, et que l'état des revenus et le compte de profits et pertes relatifs audit bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1948, sont dressés correctement. Nous avons fait rapport au Parlement de notre vérification annuelle.

le 10 mars 1949.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

ÉTAT DES REVENUS

	1948	1947
RECETTES D'EXPLOITATION:		
Fret	\$6,546,770 68	\$7,365,132 12
Passagers	962,886 88	439,798 74
Diverses	66,374 11	47,307 65
Subventions	122,610 00	33,567 00
Affrètement	266,078 15	28,334 69
Total	\$7,964,719 82	\$7,857,470 82
FRAIS D'EXPLOITATION:		
Comptes de voyages.....	\$6,524,876 10	\$6,255,313 10
Dépréciation des navires.....	492,222 15	493,593 60
Frais de gérance et de bureaux.....	229,291 04	213,536 62
Pensions	31,792 43	38,449 38
Divers	42,432 57	27,300 50
Total	\$7,320,614 29	\$7,028,193 20
Bénéfice d'exploitation.....	\$ 644,105 53	\$ 829,277 62
Revenus du fonds de remplacement des vaisseaux.....	\$ 85,733 06	\$ 266,697 59
Intérêt sur obligations entre les mains du public	470,000 00	470,000 00
Intérêt sur avances de l'État.....	93,794 16	103,298 14
Surplus	\$ 166,044 43	\$ 522,677 07

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

AU 31 DÉCEMBRE 1948

Solde au 31 décembre 1947— <i>Déficit</i>	\$3,046,369 21
Surplus d'après l'état des revenus, exercice 1948.....	166,044 43
Solde au 31 décembre 1948— <i>Déficit</i>	\$2,880,324 78

Le PRÉSIDENT: Messieurs, allons-nous adopter les parties du rapport qui figurent à ces pages?

Adopté.

Messieurs, nous allons nous réunir demain matin à 11 heures. Nous serons appelés à étudier le budget des Chemins de fer Nationaux du Canada et des *Canadian National West Indies Steamships*, le trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada, le rapport des vérificateurs. Je crois que le ministre à trois crédits à faire approuver. Si nous nous réunissons à 11 heures et de nouveau à 4 heures, nous devrions certainement être en mesure de disposer de toutes ces questions demain.

Le Comité s'ajourne au 30 mars 1949, à 11 heures.

STATE OF TEXAS

Faint, illegible text, possibly a list or table of contents, with multiple columns and rows of text.

TABLE OF CONTENTS

Faint, illegible text, likely the table of contents or a list of items, with some lines appearing to be numbered or bulleted.

SESSION DE 1949
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SESSIONNEL
DES
CHEMINS DE FER ET DE
LA MARINE MARCHANDE

Que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES
Fascicule n° 3

SÉANCE DU MERCREDI 30 MARS 1949

Budget des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National*
(*West Indies*) *Steamships Limited* (1949)

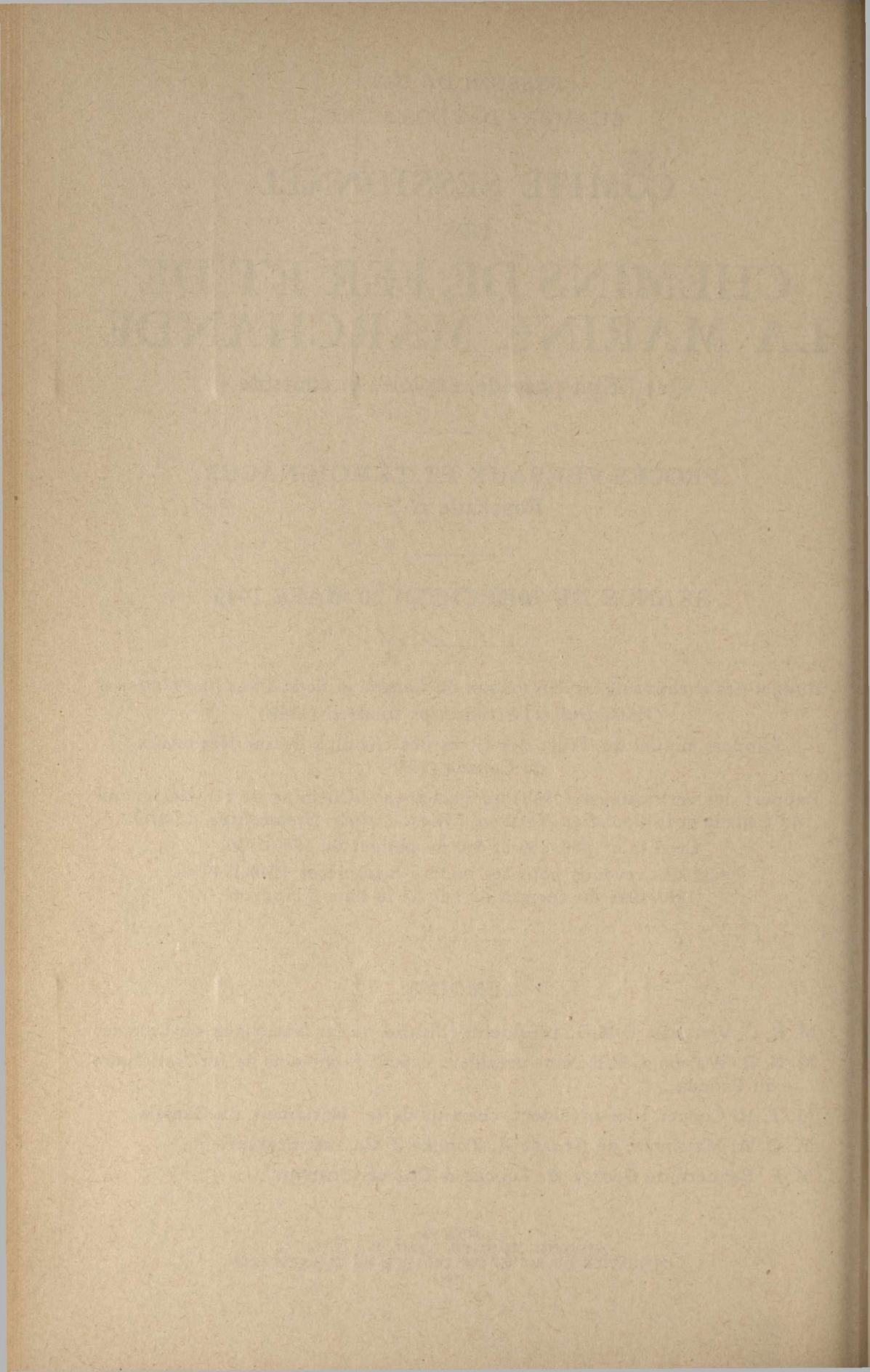
Rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux
du Canada (1948)

Rapport des vérificateurs (1948) au Parlement—Chemins de fer Nationaux
du Canada et la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*.
Crédits nos 488, 489 et 556 du budget de 1949-1950.

États des revenus pour les années financières 1948-1949 et
1947-1948 du chemin de fer de la baie d'Hudson.

TÉMOINS:

- M. R. C. Vaughan, C.M.G., président, chemins de fer Nationaux du Canada;
M. N. B. Walton, C.B.E., vice-président exécutif, chemins de fer Nationaux
du Canada;
M. T. H. Cooper, vice-président, chemins de fer Nationaux du Canada;
M. O. A. Matthews, de *George A. Touche & Co.*, vérificateurs;
M. P. Bennett, de *George A. Touche & Co.*, vérificateurs.



PROCÈS-VERBAL

CHAMBRE DES COMMUNES, Salle 430,

MERCREDI, 30 mars 1949.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, contrôle et exploite, se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Présents: MM. Bourget, Chevrier, Clark, Emmerson, Fulton, Hatfield, Hazen, Hlynka, Jackman, Maybank, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Mutch, Nicholson, Picard, Pouliot, Reid, Warren.

Aussi présents:

Des *chemins de fer Nationaux du Canada*: M. R. C. Vaughan, président; M. N. B. Walton, vice-président exécutif; M. T. H. Cooper, vice-président.

De *George A. Touche & Co.*, vérificateurs: MM. O. A. Matthews et P. Bennett.

Du *Ministère des Transports*: M. J.-C. Lessard, sous-ministre.

MM. Walton et Cooper représentant les chemins de fer Nationaux du Canada sont appelés et répondent à certaines questions posées par le Comité à une séance précédente. M. Walton, conformément à une demande de M. Picard, membre du Comité, dépose un état concernant le nombre de noms d'origine française sur les feuilles de paie des chemins de fer Nationaux du Canada, au 30 juin 1947. Le Comité ordonne que cet état soit imprimé comme appendice "A" au témoignage de la présente séance.

Le Comité étudie la demande de la Chambre de commerce de Winnipeg à l'effet qu'une délégation du Manitoba soit entendue devant le Comité au sujet des affaires des Lignes aériennes Trans-Canada.

A la suite d'une discussion sur cette question, sur la proposition de M. McLure, il est convenu de remettre à mardi le 5 avril 1949, l'étude du rapport annuel (1948) des Lignes aériennes Trans-Canada, et que de plus la délégation spéciale du Manitoba soit avisée à cet effet par la Chambre de commerce de Winnipeg. M. Maybank est de plus autorisé à communiquer par téléphone la décision du Comité aux parties intéressées.

Le Comité étudie le budget de 1949 des Chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*.

MM. Vaughan, Walton et Cooper sont interrogés à ce sujet.

A 1 heure de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Présents: MM. Bourget, Chevrier, Clark, Emmerson, Fulton, Hatfield, Hazen, Jackman, Lockhart, McCulloch (*Pictou*), Moore, Mutch, Nicholson, Picard, Warren.

Aussi présents: Les mêmes représentants des chemins de fer Nationaux du Canada, de *George A. Touche & Co.*, vérificateurs, et du ministère des Transports qu'à la première partie de la séance.

Le Comité reprend l'étude du budget de 1949 des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*.

MM. Vaughan, Walton et Cooper sont rappelés et interrogés à ce sujet.

Avec le consentement du Comité, M. A. L. Smith (*Calgary-Ouest*) interroge M. Vaughan sur l'agrandissement que l'on se propose d'effectuer à l'hôtel MacDonald à Edmonton (Alberta).

A la suite d'une autre discussion à cet effet, le budget est adopté.

Le Comité étudie ensuite le rapport du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pendant l'année terminée le 31 décembre 1949, qui est adopté.

Le Comité étudie ensuite le rapport des vérificateurs au Parlement sur les opérations des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pendant l'année terminée le 31 décembre 1948.

MM. O. A. Matthews et P. Bennett représentant *George A. Touche & Co.*, vérificateurs, sont rappelés.

M. Bennett lit le rapport des vérificateurs et lui et M. Matthews sont interrogés à cet effet.

Après discussion, le rapport est adopté.

Le Comité étudie et adopte les crédits suivants du budget de 1949-1950.

Crédit 488—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, chemins de fer Nationaux du Canada	\$5,503,000
Crédit 489—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, compagnies autres que les chemins de fer Nationaux du Canada	\$1,400,000
Crédit 556—Bacs transbordeurs et termini de l'Île du Prince-Édouard, déficit en 1949 ..	\$1,159,000

Le Comité ordonne de présenter à la Chambre un rapport recommandant l'adoption des crédits susmentionnés.

L'honorable Lionel Chevrier, ministre des Transports, dépose l'état des revenus du chemin de fer de la Baie d'Hudson pendant les années financières 1948-1949 et 1947-1948. Le Comité étudie ensuite ce document.

A 5 h. 40 de l'après-midi, le Comité s'ajourne au mardi 5 avril 1949, à 11 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

30 mars 1949.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois que nous avons le quorum. Ensuite, M. Walton, je pense, veut répondre à quelques questions.

M. WALTON: J'ai la réponse à une question qui a été posée par M. Hazen pour ce qui est de la situation des accidents aux chemins de fer Nationaux du Canada. Je répondrai de la façon dont on fait rapport au Bureau fédéral de la statistique. 1,770 voyageurs par 100 millions de voyageur-milles ont été tués en 1947 et 8008 en 1948.

En 1947, 11·445 voyageurs par 100 millions de voyageur-milles ont été blessés et 6·6527 en 1948.

M. HAZEN: Combien cela fait-il de voyageurs en réalité?

M. WALTON: Nous pourrions vous renseigner là-dessus également.

M. HAZEN: Oui, je voudrais avoir ces renseignements.

M. WALTON: Je vous ai formulé ma réponse de la même façon que nous l'avons transmise au Bureau fédéral de la statistique l'an dernier. Naturellement, on peut également vous obtenir les autres renseignements que vous voulez connaître.

M. HAZEN: Oui, je voudrais les avoir.

M. WALTON: J'ai la réponse à une question posée par M. Emmerson quant au nombre de livres de force de traction des locomotives des chemins de fer Nationaux du Canada. On a enregistré 113,080,100 livres au 31 décembre 1948 et 112,350,250 au 31 décembre 1947.

M. EMMERSON: Vous avez augmenté votre force, bien que vous ayez moins de locomotives.

M. COOPER: J'ai la réponse à une question posée par M. Hazen quant au nombre d'exemplaires de notre rapport annuel. On en a publié 7,750, dont 650 ont été envoyés au ministère des Transports pour distribution au Parlement et à d'autres ministères du gouvernement. L'impression qui a été faite par la *Southam Press*, de Montréal, a coûté \$8,864.

J'ai une réponse à la question posée par M. Jackman quant à la superficie des diverses provinces où l'on a gardé les droits miniers et pétroliers. On compte 377,097 acres au Manitoba; 2,907,829 acres en Saskatchewan et 6,331 acres en Alberta.

Le PRÉSIDENT: J'ai sous les yeux un exposé, que m'a demandé M. Picard, dans lequel se trouve les noms d'origine française qui figuraient aux feuilles de paie des chemins de fer Nationaux du Canada au 30 juin 1947. Messieurs, je me sens dans une situation assez embarrassante ce matin. Nous nous étions proposés de passer aux Lignes aériennes Trans-Canada, une fois l'étude de la

Canadian National Steamships terminée. Je ne sais si tous ceux qui sont ici aujourd'hui s'y trouvaient hier lorsque j'ai déposé une lettre de la Chambre de commerce de Winnipeg. Vous vous rappellerez peut-être que l'on a proposé hier de nous occuper de leur demande lorsque nous aborderons les Lignes aériennes Trans-Canada. Nous aimerions maintenant nous occuper des Lignes aériennes Trans-Canada, mais il n'y a qu'un membre de la délégation de Winnipeg ici ce matin. Nous nous demandons donc quand se présentera ce groupe, ou plutôt, s'il se présentera. J'ajouterai que je crois que d'après le télégramme du premier ministre cette délégation pourrait nous rencontrer. N'est-ce pas?

M. JACKMAN: De quel télégramme s'agit-il?

M. MUTCH: Le télégramme que le premier ministre a lu à la Chambre l'autre jour.

M. JACKMAN: Certains membres ont donc changé d'idée. N'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Non, M. Jackman, on s'est opposé à ce que le bureau central des Lignes aériennes Trans-Canada de Winnipeg soit déménagé à Montréal.

M. JACKMAN: On devrait le déménager à Toronto.

Le PRÉSIDENT: Je me demande si nous pourrions discuter cette question ce matin.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous avons déjà commencé à nous occuper de la question concernant les chemins de fer Nationaux du Canada. De sorte qu'il me semble, avec tout le respect que je vous dois, que nous pourrions nous occuper de cette question lorsque nous aurons terminé notre étude sur les chemins de fer Nationaux du Canada, et que nous en serons aux Lignes aériennes Trans-Canada.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que nous avons décidé hier, je crois. Je ne veux pas me mettre dans le pétrin.

M. MUTCH: Je crois que c'est précisément ce que nous sommes en train de faire, à moins d'être sur nos gardes. J'ai fait remarquer hier, qu'à mon avis, la province du Manitoba, la ville de Winnipeg, les chambres de commerce associées du Manitoba, la Chambre de commerce de la ville de Winnipeg et certaines organisations ouvrières et autres avaient été avisés que le Comité tiendrait ses séances ici et qu'elles pourraient demander à se présenter pour être entendues devant ledit comité.

On a discuté l'autre jour la question de savoir si le Comité les entendrait, et l'on a indiqué que cette question devait être étudiée par le Comité. J'ai dit hier qu'il ne serait pas juste pour la délégation, si elle doit être entendue, d'avoir à attendre que nous soyons prêts à commencer, disons par exemple cet après-midi, pour lui dire ensuite à Winnipeg si elle veut se présenter elle peut le faire à un moment où il lui est matériellement impossible de venir.

Vous avez déposé sa lettre avec le consentement du Comité, monsieur le président, et je m'en tiens à la réserve que j'ai faite hier. Vous avez alors déposé la lettre avec l'idée que nous devrions décider de cette question plus tard. J'estime encore que le Comité aurait à gagner en prenant une décision à l'avance, s'il juge à propos d'entendre cette délégation, comme je suis certain qu'il fera.

En ce qui me concerne, je crois que nous devrions continuer à étudier les questions relatives aux Lignes aériennes Trans-Canada jusqu'à ce que la délégation ait le temps de venir ici parce que je pense que c'est ce que nous devons faire. On dira peut-être que l'on perdra du temps en agissant de cette

façon. Mais je pense qu'il y aurait lieu pour le Comité, si nous voulons entendre cette délégation ou ses représentants, de décider maintenant ou aussitôt que possible, quand nous allons les entendre et fixer la date à laquelle ils doivent se présenter.

Pour ma part, je ne voudrais pas discuter le rapport en l'absence de gens que nous pouvons entendre plus tard, en leur permettant seulement de se présenter au moment où, à toutes fins pratiques, une séance serait en quelque sorte superflue.

Je sais, par exemple, qu'une délégation comprenant tous les membres libéraux du Manitoba, comme, je crois, la plupart des membres des autres partis de cette province,—bien que je ne sois pas autorisé à parler en leur nom,—voudra se présenter à cette séance.

Étant donné la correspondance échangée, trois communications, je crois, entre le premier ministre, la province du Manitoba et les organismes que je viens de mentionner, il ne serait pas digne du Comité et certainement pas utile aux Lignes aériennes Trans-Canada, que de commencer sans les aviser, et puis peut-être de fixer une réunion à une date subséquente afin de leur permettre de se présenter ici et d'être entendus.

J'estime qu'il serait singulièrement insultant pour ces représentants et organismes responsables qui ont tout à fait droit de demander d'être entendus et qui peuvent s'attendre que cette demande soit prise en sérieuse considération.

M. EMMERSON: Quand les représentants des Lignes aériennes Trans-Canada se présenteront-ils devant nous?

Le PRÉSIDENT: Nous terminerons probablement notre étude sur les chemins de fer Nationaux du Canada, aujourd'hui et nous pourrons passer aux Lignes aériennes Trans-Canada demain.

M. MUTCH: En avons-nous fini avec la *Canadian National Steamship*?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MUTCH: Il n'est pas rare qu'il se présente des périodes creuses à notre Comité. Il y en a eu auparavant. Je pense qu'il y a eu une période creuse de dix jours, il y a deux ans, ou une longue période, entre l'audition des vérificateurs des chemins de fer Nationaux du Canada et l'audition des vérificateurs des Lignes aériennes Trans-Canada. Pour ma part, je recommande fortement que l'on n'essaie pas de commencer avant d'avoir pris une décision sur l'autre question et avant que l'avis voulu ait été donné.

M. HAZEN: Qu'est-ce qu'un avis voulu, d'après vous?

M. MUTCH: Je crois qu'un avis voulu veut dire suffisamment de temps pour que la délégation puisse venir de Winnipeg. Trois jours, par exemple.

Le PRÉSIDENT: Mardi prochain vous irait-il?

M. MAYBANK: Je viens de téléphoner aux gens à Winnipeg. Ils disent pouvoir se présenter lundi. Mais je pense qu'il avait été décidé, d'une façon plus ou moins certaine, que notre Comité ferait un voyage lundi.

Je m'explique simplement du point de vue des gens là-bas. S'ils peuvent venir lundi, mardi nous irait tout aussi bien; de sorte que cela répond vraiment à votre question. La seule chose qu'ils ne pourraient faire serait de venir cette semaine. Il ne nous reste que jeudi et vendredi. Je pense que l'on est plus ou moins d'avis que nous ne devrions pas tenir une séance,—ou plutôt que nous

devrions essayer d'éviter de tenir des séances de comité le vendredi. Voilà une opinion courante, dans plusieurs comités du moins. De sorte que si telle est l'opinion ici, il ne reste qu'une journée, jeudi.

On m'a demandé avec instance d'arranger les choses de façon que la délégation puisse assister à l'étude du rapport des lignes aériennes Trans-Canada. Je dirai également que tous les membres du caucus du Manitoba,—je veux dire le caucus libéral,—bien que j'estime que cela s'applique également aux autres caucus,—aimeraient se présenter en même temps. De sorte que l'on m'a prié de demander au Comité, au nom de ce groupe également, que les représentants du Manitoba,—et l'on ne devrait pas dire de Winnipeg, mais les représentants du Manitoba, soient entendus de la façon indiquée ce matin.

Je fais cette demande au nom des maires de deux villes, et des chambres de commerce de chaque centre au Manitoba. Je la formule également au nom du premier ministre du Manitoba, de même qu'au nom de divers autres organismes. Étant donné le temps en jeu, il semble qu'il faut une journée, jeudi, ou au plus deux jours.

LE PRÉSIDENT: Messieurs, je me vois dans la situation suivante: nous savons que les représentants des Lignes aériennes Trans-Canada sont prêts à commencer, mais ils peuvent revenir mardi au lieu de commencer demain, si le Comité le désire. Je ne voudrais pas que le Comité soit prêt à aborder l'étude des Lignes aériennes Trans-Canada demain sans que cette délégation ait l'occasion d'être entendu.

J'aimerais connaître l'opinion d'autres membres du Comité. Je pense que l'on pourrait s'entendre avec les Lignes aériennes Trans-Canada pour qu'elles commencent mardi et donner ainsi une chance à cette délégation de venir. Je me demande si cela vous va? J'aimerais savoir ce qu'en pense le comité.

M. McLURE: Je propose que la délégation spéciale du Manitoba soit avisée que le Comité aimerait rencontrer ses représentants mardi où à la date à laquelle vous voudrez les recevoir.

M. JACKMAN: J'appuie cette proposition.

M. MAYBANK: Cela veut dire que vous passerez à l'étude des Lignes aériennes Trans-Canada mardi.

LE PRÉSIDENT: Si cela vous va, messieurs, c'est ce que nous ferons.

M. HLYNKA: Ne devrions-nous pas d'abord décider, monsieur le président, si nous allons limiter les représentants à cette délégation du Manitoba, ou interroger d'autres délégations qui désireraient se présenter devant nous. M. Nicholson en a mentionné une l'autre jour, une délégation de la Saskatchewan. Allons-nous ouvrir la porte à toute délégation qui désirera se présenter?

LE PRÉSIDENT: Supposons qu'un autre groupe veuille venir. Dans un cas semblable, je crois qu'il y aura lieu d'aviser à la situation en temps voulu. C'est juste?

M. MUTCH: Oui, monsieur le président. C'est ce que nous avons fait dans le passé. Toute demande d'audition devant un comité du Parlement doit être jugée son bien-fondé par le comité intéressé. Autrement, vous feriez une invitation générale. Mais je crois que toute demande de bonne foi devrait être étudiée par notre Comité.

LE PRÉSIDENT: Très bien alors, je crois que nous sommes d'accord. Nous devons étudier aujourd'hui les besoins budgétaires des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. MAYBANK: Monsieur le président, j'ai promis aux gens qui m'ont appelé ce matin de Winnipeg, de leur faire connaître une réponse par téléphone. Serais-je justifié de les aviser à l'avance par téléphone? Puis-je les appeler et leur dire que l'on a décidé de les recevoir mardi?

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Maybank, je pense que le Comité est d'accord. Vous pourrez leur dire que nous les recevrons mardi matin à 11 heures.

Me voilà maintenant dans le pétrin avec les Lignes aériennes Trans-Canada et il me faudra m'entendre avec elles. Nous allons étudier ce matin les besoins budgétaires des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. JACKMAN: Vous avez soulevé ce point, hier, monsieur le président, sur une question du règlement, et je crois que vous avez agi ainsi en plusieurs occasions. N'avons-nous pas toujours étudié le rapport du vérificateur à la fin du témoignage?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Jackman.

M. JACKMAN: Il me semble beaucoup plus logique d'étudier le rapport du vérificateur concernant chaque compagnie, immédiatement après nos discussions avec les directeurs de cette compagnie ou de cette organisation parce que le sujet de la discussion est encore frais à notre mémoire. Nous voudrions peut-être interroger les vérificateurs sur des questions que nous avons discutées durant la demi-heure précédente. De plus, nous devrions passer à l'étude du budget après avoir discuté le rapport des vérificateurs, de même que le rapport des administrateurs de la compagnie même.

A mon sens, monsieur le président, voilà la façon la plus logique de procéder dans un cas semblable, pourvu que cela n'incombe pas les vérificateurs. Je pense qu'à la plupart de nos séances, les vérificateurs n'ont pas toujours été présents dès le premier jour. Je crois, cependant, que cette méthode est préférable.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne sache pas que cela importe tellement. L'an dernier nous avons fait l'étude du budget pour la raison mentionnée par M. Jackman, à savoir, que nous nous rappelons encore très bien les affaires des chemins de fer et des compagnies de navigation de l'an dernier; puis nous passons au budget et aux besoins budgétaires, après avoir étudié le rapport dans les deux cas. Personnellement, n'importe quelle façon me va, et je crois qu'il en est de même pour les représentants de la compagnie des chemins de fer.

M. VAUGHAN: Cela ne nous fait aucune différence, sauf qu'il me semble qu'il serait préférable de passer d'abord à l'étude du budget. Toutes les questions mentionnées au budget, comme l'a dit le ministre, ont été étudiées. Nous nous les rappelons encore très bien. Cela ne fait vraiment aucune différence.

Le PRÉSIDENT: Nous devrions de toute façon, faire tout ce travail aujourd'hui, monsieur Jackman. Nous en avons certainement l'intention.

M. JACKMAN: Je suppose que nous n'allons pas adopter le budget à la légère. Il peut s'être présenté, durant l'audition des vérificateurs, des questions qui peuvent se rapporter au budget.

N. NICHOLSON: Je pense que nous saurons peut-être dans une heure ce qui est contenu dans les rapports.

M. MUTCH: Nous aimerions, dans ce bout-ci de la salle, entendre ce que l'on dit à l'autre bout.

Le PRÉSIDENT: L'an dernier, je crois, nous avons étudié le budget après le rapport. Cela vous va-t-il? Je ne tiens pas à demander qui est en faveur et qui s'oppose à procéder de cette façon. Je préfère coopérer par tous les moyens possibles.

M. JACKMAN: J'ai soulevé la question afin que toute la façon de procéder soit bien ordonnée.

M. McCULLOUGH: Alors, commençons.

Le PRÉSIDENT: Il se peut que nous nous soyons trompés dans le passé.

M. JACKMAN: C'est fort possible. Maintenant que nous sommes bien au courant des affaires concernant les chemins de fer Nationaux du Canada, je pense que nous devrions passer au rapport des vérificateurs. Ce serait la façon ordinaire de procéder dans le cas d'une compagnie privée.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous, messieurs, que nous passions au budget?

M. McCULLOCH: Allons-y.

M. HAZEN: Puis-je proposer que l'an prochain,—ceux d'entre nous qui seront ici,—nous adoptions la méthode proposée par M. Jackman.

M. MUTCH: Voilà un bon encouragement!

Le PRÉSIDENT: Très bien. Nous étudierons maintenant le budget des chemins de fer Nationaux du Canada. M. Cooper pourrait peut-être nous l'expliquer.

M. COOPER: Le budget est présenté de la façon ordinaire. Nous donnons les chiffres de 1949 et, pour fins de comparaison, nous indiquons le montant porté au budget en 1948 de même que les dépenses réelles en 1948. Le budget se divise également en frais d'exploitation et en immobilisations. Notre budget d'exploitation pour 1949 prévoit un déficit de \$37,800,000 comparativement à \$33,532,000 en 1948. On fera remarquer qu'aucune disposition n'a été prise dans le budget de 1949 quant au revenu additionnel pouvant découler des délibérations en cours à la Commission des transports, pour ce qui a trait à l'augmentation des tarifs transport.

M. JACKMAN: Mais votre budget ne comprend pas l'augmentation de 21 p. 100 maintenant en vigueur?

M. COOPER: Oui, l'augmentation de 21 p. 100 est entrée en vigueur le 6 avril 1948.

M. JACKMAN: Comment savez-vous que l'on vous permettra de garder ces revenus?

M. COOPER: En supposant qu'ils ne seront pas réduits, mais nous n'avons inclus dans ces chiffres aucun des revenus additionnels qui peuvent provenir des délibérations.

M. MUTCH: Mais cela est basé sur l'hypothèse que vous pourrez garder en entier les 21 p. 100 que vous avez maintenant?

M. COOPER: Oui, monsieur. En supposant également qu'il n'y aura pas d'augmentation considérable dans le prix du matériel. En supposant aussi qu'il n'y aura pas d'autres augmentations dans les salaires au Canada. Nous avons prévu dans le budget, pour nos opérations américaines, les augmentations qui ont été approuvées. Les employés, qui ne sont pas affectés au fonctionnement des trains, ont reçu une augmentation de 7 p. 100 à compter du 1^{er} octobre; et à partir du 1^{er} septembre 1949, ils auront une semaine de travail de 40 heures au lieu d'une semaine de 48 heures au même taux de salaire qu'ils recevaient pour une semaine de 48 heures. Mais il n'y a dans notre budget aucun calcul se rapportant aux revenus supplémentaires que nous pouvons recevoir par suite d'une décision favorable au cours des délibérations actuelles de la Commission des transports.

M. JACKMAN: Si je comprends bien, vous voulez dans votre demande actuelle une autre augmentation de 15 p. 100. Vous bénéficiez d'une augmentation de 21 p. 100 accordée l'an dernier, et vous prévoyez une autre augmentation de pour cent qui accroîtra vos revenus?

M. VAUGHAN: Nous avons reçu une autre demande concernant une augmentation supplémentaire de 20 p. 100.

M. NICHOLSON: Votre budget prévoit-il un déficit en ce qui concerne l'exploitation des chemins de fer de Terre-Neuve?

M. COOPER: Oui, il comprend un déficit approximatif, en raison de l'exploitation des chemins de fer de Terre-Neuve, à compter du 1^{er} avril à la fin de l'année.

M. NICHOLSON: A combien cela se chiffre-il, pouvez-vous nous renseigner là-dessus?

M. COOPER: Nous avons calculé un déficit d'exploitation de \$2,200,000.

M. MUTCH: Cela est-il basé sur un certain nombre d'années d'expérience?

M. COOPER: Non, monsieur, c'est la meilleure prévision que nous puissions faire. Nous avons prévu, je devrais peut-être dire nous avons tenu compte d'une réduction des tarifs-marchandises et des tarifs-voyageurs et nous avons également prévu une augmentation des taux de salaire. Mais les \$2,200,000 sont le meilleur calcul possible de ce qu'il en coûtera au C.N.C. en 1949 pour prendre charge de ce chemin de fer.

M. NICHOLSON: Avez-vous prévu dans ce budget ce que vous coûteront les installations supplémentaires qu'il vous faudra offrir pour transporter par rail jusqu'aux ports de la côte est les marchandises destinées à Terre-Neuve. On me dit qu'il y aura plus d'expéditions par rail que par bateau dans les ports de l'Est, qu'il y aura beaucoup plus de transport par rail que par eau de Montréal à St. John. Je veux parler également des installations qu'il vous faudra construire pour transporter cette marchandise par rail.

M. COOPER: On a prévu dans le budget des immobilisations les améliorations qui, à notre sens, devraient être apportées en 1949, mais la disposition visant les installations supplémentaires n'entre pas dans le budget d'exploitation.

M. JACKMAN: Nous faut-il assumer des obligations considérables des chemins de fer de Terre-Neuve?

M. COOPER: Si je comprends bien, il nous faudra nous charger de certaines obligations envers la *Reconstruction Finance Corporation*. Il s'agit d'un montant plutôt petit.

M. JACKMAN: Ce n'est pas un montant important?

M. COOPER: Non.

M. JACKMAN: Cette prévision budgétaire prévoit-elle un intérêt pour ce réseau?

M. COOPER: Vous voulez savoir si nos chiffres de 1949 comprennent l'intérêt pour ce réseau?

M. JACKMAN: Oui. Je constate que vous portez certaines dépenses au budget en vue d'un déficit.

M. COOPER: Mais nous nous attendons également à avoir un revenu supplémentaire, monsieur Jackman. Le détail du budget d'exploitation se trouve à la page 2. Nous nous attendons que nos revenus d'exploitation pour 1949

s'établissent à \$520,900,000, soit une augmentation considérable sur le chiffre des revenus pour 1948. C'est également deux fois plus élevé que celui que nous considérons comme revenu normal avant la guerre.

M. REID: Et cela provient surtout de l'augmentation du transport des marchandises?

M. COOPER: Ah! oui.

M. HAZEN: Et si l'on vous accorde une autre augmentation de tarifs, cela augmentera naturellement vos revenus?

M. COOPER: C'est cela, c'est ce à quoi je m'attends. Nous prévoyons que nos frais d'exploitation pour 1949 s'établissent à 494 millions de dollars, soit un revenu net d'exploitation de \$26,600,000. Prélèvement sur le revenu net, sans l'intérêt, \$18,290,000. Intérêt sur la dette consolidée,—la dette publique,—\$22,833,000. Intérêt sur les prêts du gouvernement, \$23,277,000. Cela fait un déficit total approximatif de \$37,800,000.

M. MUTCH: Serait-il juste de dire que plus le revenu est élevé plus votre déficit est considérable?

M. COOPER: Non, monsieur. Le déficit des chemins de fer Nationaux du Canada provient, à mon sens, de deux choses: d'abord le montant excessivement élevé des charges fixes qui sont hors de proportion avec les sources de revenus du chemin de fer; puis, il y a le déséquilibre entre l'augmentation des frais d'exploitation et celle des revenus. Nous démontrons, comme je vous l'ai dit déjà, que comparativement à 1939 nous avons reçu 74 millions de dollars par suite des augmentations dans les tarifs de transport et d'un autre côté que l'augmentation de nos frais par suite des relèvements de salaire et de la hausse des prix du matériel s'est chiffrée à 170 millions de dollars, de sorte qu'il y a donc une différence de près de 100 millions de dollars entre l'augmentation des frais et celle des revenus, en raison des changements dans le niveau des prix, différence qui n'a rien à voir au volume plus considérable des affaires.

M. HAZEN: Et qu'est-ce qui est compris dans ce poste, les prélèvements sur le revenu net, sans l'intérêt?

M. COOPER: Beaucoup de comptes y entrent en ligne de compte, monsieur Hazen. Nous avons des impôts, le loyer du matériel, l'escompte sur la dette consolidée, les propriétés exploitées séparément et des choses de ce genre. Si vous consultez la page 4 du rapport, vous y verrez d'abord un groupe de résultat d'exploitation du chemin de fer, suivi des frais d'exploitation du chemin de fer, et puis, il y a trois groupes de crédits; et le montant net de ces trois groupes se chiffre à \$18,290,000. Vous remarquerez dans ce groupe en particulier que, comparativement à 1948, il y a une augmentation d'environ 3 millions de dollars due au fait qu'en 1949 nous comptons appeler une émission d'obligations à 5 p. 100 d'une valeur de \$57,728,000, qui peuvent être appelées le 1^{er} octobre 1949 à 5 p. 100 de prime ce qui nous coûtera \$2,886,000. Il y a également \$975,000 en escompte non amorti sur cette émission qu'il faudra amortir. Voilà la raison de l'augmentation de ce compte, comparativement à 1948. Puis, vient l'intérêt sur la dette consolidée entre les mains du public établi à \$22,833,000, légère augmentation comparativement à 1948. Puis, il y a l'intérêt sur les prêts de l'État, \$23,277,000, soit une augmentation de \$1,600,000 sur l'année précédente.

Puis, en revenant au budget des immobilisations,—en nous reportant à la page 1, les additions et les améliorations se chiffrent à \$24,500,000. Ces détails figurent à la page 3 de la brochure que vous avez sous les yeux. Je ne sais pas

si vous voulez que je vous énumère ces chiffres par région. Je devrais peut-être vous donner simplement un résumé. Sous l'en-tête nouveau matériel nous inscrivons au budget un total de \$8,700,000; \$612,000 pour terminer la ligne Barraute; \$1,692,000 pour acheter certains titres et pour racheter certaines obligations de capital; le tout se chiffrant à \$35,500,000. Puis nous avons un crédit de \$15,738,000 pour les montants disponibles à même les réserves pour la dépréciation et l'amortissement de l'escompte sur la dette, soit un budget des immobilisations de \$19,766,890 en 1949, comparativement au budget des immobilisations de \$65,882,200 en 1948 et des dépenses de \$51,908,000 en 1948. Nous avons demandé un supplément de fonds de roulement de 20 millions de dollars en 1948, mais nous ne demandons pas de supplément de fonds de roulement pour 1949. Voici le résumé du budget.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

RÉSUMÉ DES PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES POUR L'EXERCICE 1949

	Prévisions pour 1948	Déboursés en 1948	Prévisions pour 1949	Détails à la page
	\$	\$	\$	
BUDGET D'EXPLOITATION—				
Excédent.....	6,287,000			2
Déficit.....		33,532,741	37,800,000	2
IMMOBILISATIONS—				
Additions et améliorations.....	18,879,000	13,983,318	24,500,000	3
Matériel neuf.....	60,371,000	49,184,949	8,700,000	4
Embranchement de Barraute.....	1,440,000	1,414,549	612,890	5
Achat de titres et retrait d'obligations de capital.....	1,007,200	1,298,846	1,692,000	6
	81,697,200	65,881,662	35,504,890	
Moins montants disponibles des réserves pour dépréciation et amortissement de l'escompte sur la dette.....	15,815,000	13,973,087	15,738,000	
Total des immobilisations.....	65,882,200	51,908,575	19,766,890	
Fonds de roulement additionnel.....	20,000,000	20,000,000		

Le nouveau matériel à financer en 1949 est estimé à \$31,200,000, dont \$22,500,000 seront couverts par une émission projetée d'obligations en fiducies au compte du matériel, ce qui laisse un solde de \$8,700,000 à combler en vertu de la Loi de financement et de garantie concernant les chemins de fer Nationaux du Canada, 1949.

La somme de 20 millions de dollars indiquée comme besoins réels en 1948 pour supplément de fonds de roulement comprend 800 mille dollars qui seront retirés avant le 31 mars 1949.

Le capital-actions autorisé des Lignes aériennes Trans-Canada est de 25 millions de dollars. Les chemins de fer Nationaux du Canada ont versé \$2,400,000 en 1948. Le capital-actions est maintenant payé en entier.

Le détail des immobilisations figure aux pages 2, 3, 3-A, 4, 5 et 6.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUDGET D'EXPLOITATION

	Prévisions pour 1948	Déboursés en 1948	Prévisions pour 1949
	\$	\$	\$
Recettes d'exploitation.....	418,270,000	491,269,950	520,900,000
Frais d'exploitation.....	419,583,000	464,739,970	494,300,000
Revenu net d'exploitation.....	61,687,000	26,529,980	26,600,000
Prélèvements nets à même le revenu, sans compter l'intérêt..	11,087,000	15,232,870	18,290,000
Intérêt sur la dette consolidée entre les mains du public.....	23,133,000	23,202,818	22,833,000
Intérêt sur les prêts de l'État.....	21,180,000	21,627,033	23,277,000
Excédent.....	6,287,000		
Déficit.....		33,532,741	37,800,000

REMARQUE: Le budget de 1949 comprend \$3,045,000 pour la contribution au déficit de la caisse de prévoyance du *I.C.R. and P.E.I.*, ainsi que \$100,000 pour la contribution à la caisse de retraite du Grand-Tronc.

Le budget de 1949 ne pourvoit à aucune recette supplémentaire pouvant résulter des séances tenues actuellement par la Commission des transports concernant le relèvement des tarifs-marchandises.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS ET NOUVEAU MATÉRIEL

	Prévisions pour 1948	Déboursés en 1948	Prévisions pour 1949
	\$	\$	\$
ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS—			
Région de l'Atlantique.....	1,909,665	1,423,850	2,367,020
Région Centrale.....	9,916,680	6,767,123	12,007,383
Région de l'Ouest.....	4,432,085	2,899,416	6,035,003
<i>Grand Trunk Western Railroad Company</i>	3,468,217	1,359,994	3,005,678
<i>Central Vermont Railway</i>	386,670	(Cr.) 436,784	337,843
Filiales.....	1,376,503	885,497	44,001
Messageries, télégraphes et autres services.....	2,588,410	2,565,218	4,306,694
Additions et améliorations au matériel (Canada).....	2,536,435	2,056,329	5,216,528
Matériel désaffecté.....	(Cr.) 2,735,665	(Cr.) 3,537,325	(Cr.) 3,820,150
	23,879,000	13,983,318	29,500,000
Moins—Partie des projets inclus dans les prévisions ci-dessus qui ne seront pas terminés le 31 décembre de chaque année.....	5,000,000		5,000,000
Total des additions et améliorations.....	18,879,000	13,983,318	24,500,000
NOUVEAU MATÉRIEL—			
Programme de 1946—Financé en vertu du Trust, série "R".....		3,928,924	
Programme de 1947—Financé en vertu du Trust, série "S".....		25,956,385	
Programme de 1948.....	59,000,000		
Matériel divers.....	1,371,000	1,126,683	
Trust, série "T".....		18,172,957	
Programme de 1949—			
(Détails à la page 4).....	\$30,337,138		
Moins séries Trust.....	22,500,000		
	7,837,138		
Matériel divers.....	862,862		8,700,000
Total—Nouveau matériel.....	60,371,000	49,184,949	8,700,000

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS—BUDGET DE 1949

DÉPENSES MOINS RETRAITS APPLICABLES AUX IMMOBILISATIONS

	Région de l'Atlantique	Région Centrale	Région de l'Ouest	Lignes de <i>Grand Trunk Western</i>	<i>Central Vermont Railway</i>	Autres	Total
ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS—							
Rails et boulons.....	123,840	1,739,044	945,564	262,300	23,301		3,094,049
Selles d'appui et ancrés.....	199,847	849,658	979,209	159,600	40,352		2,228,666
Ballast.....	229,514	265,834	44,240	287,300	67,194		894,082
Élargissement des coupes et remblais.....			82,000		4,000		86,000
Enrochement, murs de soutènement et encoffrement en charpente.....	9,000	6,200	28,800		10,597		52,597
Fossés, drains et égouts.....		5,000	27,510				32,510
Cours, voies et voies d'évitement.....	125,693	601,083	193,203	284,924			1,204,903
Appareils de construction de chaussée.....		371,840	296,385	19,900			688,125
Ponts, estacades et ponceaux.....	118,420	399,713	504,939	157,107	67,021		1,247,200
Tunnels.....		189,881	178,500				386,381
Protection des chemins et traverses.....	57,700	242,740	139,600	38,931			478,971
Édifice de bureaux à Montréal.....		2,152,323					2,152,323
Stations et abords.....	164,436	1,923,648	1,148,568	244,640			3,481,292
Postes d'alimentation d'eau.....	35,240	127,930	62,882	10,237			236,289
Postes à combustible.....		97,610	96,120	5,000			198,730
Usines, remises à locomotives et machinerie.....	472,330	2,017,973	527,058	230,612	5,245		3,253,218
Bassins et quais.....		89,000	15	135,014			224,029
Élévateurs à grain.....		25,000	26,250				51,250
Signaux et enclenchements.....		1,104,400	997,515	Cr. 3,793			2,098,122
Télégraphes—chemin de fer.....						973,601	973,601
Télégraphes—commerciaux.....						2,431,991	2,431,991
Terrains.....	3,000	20,000	9,310				32,310
Additions et améliorations générales et faux frais divers.....	828,000	Cr. 231,977	Cr.258,845	172,342	12,500	Cr. 85,002	437,018
Matériel de messagerie et divers.....		10,483	8,180			477,699	496,362
Filiales.....						44,001	44,001
Hôtels.....						508,405	508,405
Additions et améliorations au matériel.....				1,001,564	107,633	5,216,528	6,325,725
Matériel désaffecté.....						Cr. 3,820,150	Cr. 3,820,150
ESTIMATION TOTALE DES ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS.....	2,367,020	12,007,383	6,035,003	3,005,678	337,843	5,747,073	29,500,000
Moins partie des projets inclus dans les chiffres ci-dessus qui ne seront pas terminés le 31 décembre 1949.....							5,000,000
ESTIMATION NETTE DES ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS.....							24,500,000

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

NOUVEAU MATÉRIEL

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—

Programme de 1949—

- 20 locomotives de manœuvre Diesel de 1,000 c.v.
- 4 locomotives Diesel de 3,000 c.v., pour trains de voyageurs.

RAPPORT DU MONTANT AUTORISÉ POUR LE MATÉRIEL DANS LE BUDGET DE 1948—

- 500 wagons à marchandises de 50 tonnes (lignes du G.T.W.)
- 300 wagons à automobiles de 40 tonnes
- 500 wagons ouverts de 70 tonnes
- 300 wagons frigorifiques à marchandises refroidis par la partie supérieure de 50 tonnes
- 50 wagons frigorifiques à marchandises refroidis par la partie supérieure de 50 tonnes (lignes G.T.W.)
- 490 wagons plate-formes de 60 tonnes
- 2 wagons plate-formes surbaissés de 135 tonnes
- 10 fourgons de queue en acier (lignes G.T.W.)
- 25 voitures à voyageurs climatisées
- 20 wagons-lits
- 50 wagons-frigorifiques à messageries refroidis par la partie supérieure
- 50 fourgons à bagages

MATÉRIEL COMMANDÉ POUR LE NEWFOUNDLAND RAILWAY—

- 6 locomotives
- 50 wagons plate-formes
- 8 wagons à voyageurs

Coût global, y compris la taxe de vente et les frais d'inspection..... \$ 30,337,138

Moins le montant de l'émission projetée de certificats de Trust du matériel..... 22,500,000\$ 7,837,138

MATÉRIEL DIVERS—

- 2 grues de 25 tonnes avec chaudières de 1½ verges cubes
- 20 wagons bascule à air, d'une capacité de 30 verges cubes
- 11 chasse-neige
- 15 wagons-citerne à eau construits de matériel récupéré
- 1 appareil à incendie construit de matériel récupéré
- 2 wagons à déchets construits avec des wagons à marchandises
- 30 wagons à cendres construits avec des wagons à marchandises
- 2 wagons à rebuts construits avec des wagons à marchandises
- 3 unités de matériel de travail construits avec des wagons à marchandises
- 8 unités de matériel de travail construits avec des wagons-lits pour militaires, à acheter (lignes G.T.W.)
- 2 transports à eau (lignes G.T.W.)
- 1 grue de secours de 250 tonnes (lignes G.T.W.)
- 1 wagon-école construit avec un vieux wagon (lignes c.v.)

Total—Divers équipement..... \$ 862,862

GRAND TOTAL..... \$ 8,700,000

Matériel à être livré en 1949, faisant partie des programmes de 1947 et de 1948—Financé en vertu du Trust, séries S et T.—

- Programme de 1947: 18 locomotives de manœuvre Diesel de 600 c.v.
- 68 wagons frigorifiques refroidis par la partie supérieure
- Programme de 1948: 72 wagons à marchandises de 50 tonnes (lignes G.R.W.)
- 700 wagons à automobiles de 40 tonnes
- 500 wagons couverts à trémie de 70 tonnes
- 75 wagons-citernes de 8,000 gallons
- 20 locomotives de manœuvre Diesel—électriques de 1,000 c.v.

Total..... \$ 12,922,582

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CONSTRUCTION D'UN NOUVEL EMBRANCHEMENT À PARTIR DE BARRAUTE À KIASK FALLS, PROVINCE DE QUÉBEC

AUTORISÉ EN VERTU DES STATUTS DU CANADA 10 GEORGE VI,
CHAPITRE 41 SANCTIONNÉS LE 31 AOÛT 1946

ANNEXE DE LA LOI

Location	Longueur	Estimations	
		A dépenser	Moyenne de la dépense par mille
	milles	\$	\$
De Barraute à Kiask-Falls sur la rivière Bell, dans la province de Québec.....	55	4,125,000	75,000

Les relevés d'emplacement pour la ligne susmentionnée ont été complétés au moins de septembre 1946, et le contrat a été adjugé au rabais le 26 décembre 1946, à savoir, à la *Therrien Construction Company Limited*, pour le déblayage, le nivellement, les ponceaux et les estacades à partir de 0 jusqu'à 39·02.

Au 31 décembre 1948, l'entrepreneur avait terminé tous les travaux de déblayage, de nivellement ainsi que les ponceaux et estacades. Au cours de la même période, le chemin de fer a effectué 98 p. 100 de la pose des voies, 90 p. 100 de l'empierrement; 100 p. 100 des signaux automatiques; 100 p. 100 de la ligne télégraphique; 50 p. 100 des gares et des bâtiments pour les marchandises et les messageries; 100 p. 100 des demeures temporaires des cantonniers; 90 p. 100 des réservoirs à eau et les installations pour l'approvisionnement d'eau des locomotives, et 25 p. 100 de la pose de la cloture sur l'emprise.

Au 31 décembre 1948, on avait dépensé pour cette ligne en vertu de cette loi, la somme de \$2,261,477.74 dont \$1,414,549.18 entre le 1^{er} janvier 1948 et le 31 décembre de la même année.

Au cours de l'année civile 1949, on s'attend que le chemin de fer termine la pose des rails jusqu'au mille de 39·02 et la construction des demeures permanentes des cantonniers, des postes de combustibles et d'autres bâtiments.

Le travail de construction a tellement avancé qu'il a été possible de se servir de la ligne en février 1949, ce qui a été autorisé par l'ordonnance n° 71982 de la Commission des transports.

Les dépenses approximatives de l'année civile 1949 sont de \$612,890.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ACHAT DE TITRES ET RETRAIT D'OBLIGATIONS DE CAPITAL

	Prévisions pour 1948	Déboursés en 1948	Prévisions pour 1949
	\$	\$	\$
TORONTO TERMINAL RAILWAY— Conjointement avec le Pacifique-Canadien— Additions et améliorations générales—Proportion du Canadien-National, 50 p. 100.....	35,000		90,000
NORTHERN ALBERTA RAILWAY— Conjointement avec le Pacifique-Canadien— Additions et améliorations générales—Proportion du Canadien-National, 50 p. 100.....	375,000	675,000	400,000
CHICAGO AND WESTERN INDIANA RAILROAD— Avances en vertu d'une entente du 1 ^{er} mars 1936.....	172,200	176,857	180,000
ATLANTIC AND ST. LAWRENCE RAILROAD— Achat du capital-actions.....	5,000	14,520	5,000
MONTREAL WAREHOUSING COMPANY— Achat du capital-actions.....		1,800	
Versement définitif à l'état du Michigan au sujet de l'ave- nue Wider Woodward, Détroit.....	530,000	430,669	
LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA.— 1948—Avances..... \$ 1,500,000 1949—Remboursement d'avances..... 1,500,000			
DOMINION TELEGRAPH SECURITIES, LIMITED— Acquisition du solde d'intérêt dans le bail (expirant en 1978) des biens de la Dominion Telegraph Company, le loyer payable par la Canadian National Telegraphs en vertu dudit bail étant de \$62,500 par année.....			1,017,000
	1,007,300	1,298,846	1,692,000

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

	Prévisions pour 1948	Déboursés en 1948	Prévisions pour 1949
	\$	\$	\$
BUDGET D'EXPLOITATION—			
Recettes d'exploitation.....	6,998,500	7,964,719	6,549,000
Frais d'exploitation.....	6,929,632	7,320,614	6,451,000
Revenu net d'exploitation.....	1,068,868	644,105	98,000
Revenu de la caisse de remplacement des navires.....	90,000	85,733	105,000
Service des intérêts à 5 p. 100—obligations à 25 ans, échéant en 1955; montant du principal \$9,400,000.....	470,000	470,000	470,000
Intérêt sur les billets et avances de l'État.....	98,868	93,794	93,000
Excédent.....	590,000	166,044	.....
Déficit.....	.....	.....	360,000
BUDGET DES IMMOBILISATIONS—			
Améliorations générales.....	30,000	.....	.....

M. JACKMAN: Dans ce montant de \$15,738,000 disponible à même la réserve pour dépréciation et l'amortissement de l'escompte sur la dette, cet amortissement entre-t-il pour une très grosse part?

M. COOPER: Non, pas très grosse.

M. JACKMAN: Vraiment?

M. COOPER: Non. Sans compter le poste spécial mentionné par moi, le montant en question se chiffre à \$400,000 ou \$500,000. Le poste de \$15,738,000 est imputé presque tout sur le compte de la dépréciation.

M. JACKMAN: Le National-Canadien ne pourrait-il pas restreindre la part faite pour la dépréciation et appliquer cette somme à réduire le montant de la dette en immobilisations?

M. COOPER: Sur ce point, monsieur Jackman, je crois que la meilleure réponse à vous donner est de vous demander de considérer le service de cette dette pendant plusieurs années. Je suis sûr que vous croyez tous que le service de cette dette exige, bon an mal an, de très grosses sommes. J'ai pris les chiffres relatifs à la période de 16 ans qui va de 1932 à la fin de 1947 afin de constater de combien nous avons augmenté notre passif en immobilisations durant cette période. Nul d'entre vous, messieurs, ne devinerait même de près le chiffre de cette augmentation, parce que, si étrange qu'il puisse vous paraître, au lieu d'accroître ce passif durant cette période nous l'avons réduit de 20 millions de dollars. Je parle de la dette consolidée entre les mains du public et j'y ajoute tout l'argent emprunté du gouvernement, imputé sur le compte du passif en immobilisations. Eh bien, durant l'entière période de 16 ans, nous avons réduit ce passif en immobilisations de 20 millions.

M. JACKMAN: N'est-il pas vrai que cet heureux résultat provient de ce que le National-Canadien, au contraire d'autres grandes entreprises commerciales, n'a pas à payer la taxe sur les excédents de bénéfices ni d'impôts sur le revenu?

M. COOPER: Il y a deux choses à considérer, M. Jackman: la première, c'est que, durant cette période, nous avons réservé de grosses sommes pour la

dépréciation, s'élevant à près de 117 millions; la seconde, bien entendu, c'est que nos profits de guerre se chiffrent à 112 millions. De plus, comme nous l'avons dit hier, le rapatriement de valeurs nous a fait gagner quelque 19 millions. Toutes ces circonstances nous ont permis de couvrir plus que le total des dépenses en immobilisations du réseau au cours de cette période de 16 ans.

M. JACKMAN: Mais, bien entendu, vous n'avez pas dû payer la taxe sur les excédents de bénéfices et les impôts sur le revenu, qui sont imposés aux sociétés privées. Si vos affaires avaient été soumises pendant la guerre à l'impôt, comme celles de toute autre compagnie, nous serions mieux à même de nous rendre compte de votre situation. Si l'exploitation de votre compagnie ressemblait davantage à celle d'autres compagnies, nous aurions une meilleure base de comparaison. Je ne veux pas du tout dénigrer votre merveilleux effort de guerre, mais cependant votre compagnie jouissait de certains avantages que d'autres compagnies n'avaient pas.

M. COOPER: Pour en revenir à l'argument que vous avez fait ressortir, M. Jackman, je vous dirai qu'il ne saurait être question d'impôt sur le revenu, tant que nos revenus n'équivalent pas à nos charges fixes. Naturellement, les années 1940, 1941, 1942 et 1943 ayant été des années de guerre, nous avons fait de gros profits. Mais nous aurions eu le droit de déclarer, aux fins de l'impôt, les déficits reportés des cinq années précédentes, ce qui aurait réduit de beaucoup le montant de notre impôt. A ce sujet, je crois pouvoir dire ceci: notre compagnie ne s'oppose pas à être soumise à l'impôt, tant qu'elle n'est pas débitrice de charges fixes excédant de beaucoup ses recettes possibles. Elle désire y être soumise, afin d'être sur le même pied d'exploitation que d'autres compagnies ferroviaires, à la condition que ses charges fixes soient mises à égalité avec celles de ces dernières. Nous ne pouvons souffrir de tous les inconvénients et ne bénéficier d'aucun des avantages.

M. VAUGHAN: Sur certains points, nos concurrents font très bonne figure, par comparaison avec nous, en matière d'impôts. Naturellement, nous payons aussi de très fortes sommes au gouvernement, en taxes de vente et en droits.

M. COOPER: Même durant les années de guerre, nous avons dû rendre au gouvernement, l'argent de nos profits, que l'argent ait passé par les mains du ministère du Revenu national ou qu'il soit allé dans les coffres du ministère des Finances.

M. JACKMAN: Je le sais.

M. COOPER: Le résultat était le même.

M. JACKMAN: Je ne faisais qu'interpréter vos paroles. M. Vaughan ne veut pas dire que les taux de l'impôt sont plus élevés pour le National-Canadien que pour le Pacifique-Canadien.

M. VAUGHAN: La charte du Pacifique-Canadien stipule que celui-ci est exonéré d'un certain montant d'impôts dans diverses parties du pays, par exemple de Winnipeg, en allant vers l'ouest jusqu'aux montagnes Rocheuses. Rien qu'à Winnipeg, nous payons plus de \$300,000 par an en impôts, tandis que le P.-C., je crois, ne paie qu'un impôt nominal de quelques milliers de dollars.

M. COOPER: Une augmentation de salaires de \$100 nous coûte \$100, tandis que la même augmentation coûte \$67 au Pacifique-Canadien.

M. JACKMAN: C'est une des manières de voir la chose.

M. COOPER: C'est la situation réelle.

M. JACKMAN: Oui, malheureusement, et c'est peut-être pourquoi les affaires du réseau ne marchent guère bien.

M. HAZEN: Où le bilan donne-t-il le solde à payer pour l'édifice de l'Aviation Internationale?

M. COOPER: Vers le milieu de la page 3A, M. Hazen, sous la rubrique de la Région centrale, édifice des bureaux de Montréal, et le montant donné est de \$2,152,000.

L'hon. M. CHEVRIER: Est-ce le montant requis pour terminer l'édifice?

M. COOPER: Oui, en gros. Pour être exact, je dirai que, sur le montant mentionné, la somme de \$1,627,156 est imputable directement sur le compte de l'édifice de l'Aviation Internationale, une partie du reste, sur le compte des travaux des compagnies constituant le réseau, et une partie du reste, sur le compte de l'édifice d'association, et je peux vous dire le chiffre.

M. WARREN: M. Cooper, vous venez de dire qu'une augmentation de salaires de \$100 coûte \$100 au N.-C. mais seulement \$67 au P.-C. Comment expliquez-vous la différence?

M. COOPER: Une dépense de \$100 accroît nos frais de \$100. Il en est de même pour le P.-C., mais ses impôts lui permettent de réduire cette somme, parce que ses frais d'exploitation contribuent à réduire son revenu imposable.

M. HAZEN: A quels hôtels la somme de \$508,000 sera-t-elle affectée?

L'hon. M. CHEVRIER: Une partie sera consacrée à l'hôtel d'Edmonton.

M. COOPER: Les sommes suivantes seront affectées aux hôtels: le *Nova Scotian* \$5,100; le *Charlottetown* \$15,000; le Château Laurier \$12,914; le *Fort Garry* \$4,578; le *Bessborough* \$73,000; le *Port Arthur* \$53,565; le *Prince Edward* \$34,000; le *Jasper Park* \$85,698; l'hôtel *Vancouver* \$24,550. De plus, sur le montant total, \$200,000 seront dépensés à agrandir le *Macdonald* à Edmonton en 1949.

M. HAZEN: S'agit-il, dans ce dernier cas, d'une annexe à l'hôtel?

M. VAUGHAN: Oui, quand la construction sera terminée. Ce sera une annexe destinée à fournir le plus grand nombre de chambres requis par suite de l'expansion prise par la ville d'Edmonton.

M. HAZEN: Cet hôtel rapporte-t-il?

M. VAUGHAN: Nous avons ici les chiffres d'un bilan.

M. COOPER: En 1948, son rapport net après déduction des impôts a été de \$119,000, contre \$149,000 en 1947.

M. HAZEN: Ces chiffres tiennent-ils compte de l'intérêt?

M. COOPER: Non.

M. HAZEN: De la dépréciation?

M. COOPER: Non monsieur.

M. HAZEN: Combien de nouvelles chambres cette aile aura-t-elle?

M. VAUGHAN: Environ 300, un peu moins que ce chiffre.

M. HAZEN: Des chambres supplémentaires?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. HAZEN: Il me semble, soit dit sans vouloir vous pousser à faire des dépenses, qu'un nettoyage de la façade du Château Laurier embellirait l'apparence d'Ottawa. Cette façade tourne certainement au noir.

M. VAUGHAN: De quelle partie voulez-vous parler?

M. HAZEN: De l'extérieur.

M. VAUGHAN: Il pourrait s'agir d'un travail de décapage au sable et nous finirons peut-être par le faire faire quelque jour, quand nous serons bien en fonds.

M. JACKMAN: Combien l'ensemble de vos hôtels rapporte-t-il?

M. VAUGHAN: Une petite somme.

M. COOPER: \$915,175.

M. McLURE: Combien le Château Laurier a-t-il rapporté?

L'hon. M. CHEVRIER: En chiffres nets, après paiement des impôts, les \$915,000?

M. COOPER: Oui, monsieur, après déduction des dépenses et des impôts.

M. JACKMAN: Vous payez sans doute des impôts à la municipalité d'Ottawa sur le Château?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: A un taux régulier, tout comme si vous étiez une société d'intérêt privé, et non à un taux arbitraire fixé par la Couronne?

M. VAUGHAN: Nous payons des impôts municipaux sur nos hôtels dans chaque ville où nous en avons.

M. COOPER: Nous avons payé \$95,000 sur le Château Laurier.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce chiffre a-t-il été établi en vertu d'un arrangement ou en vertu de l'assiette de l'impôt?

M. VAUGHAN: En vertu des deux.

M. HAZEN: Combien le Macdonald d'Edmonton a-t-il coûté?

M. COOPER: Il a coûté \$2,302,000.

M. JACKMAN: Comment puis-je obtenir, monsieur Cooper, le montant prévu pour l'année dernière en vue de la dépréciation de cet hôtel? Le montant de la réserve prévue pour remplacement ou renouvellements et celui de vos frais d'exploitation pour l'année?

M. COOPER: Il me faudrait obtenir le détail du compte, monsieur Jackman. Actuellement, 96 p. 100 des chambres du Macdonald d'Edmonton sont occupées, ce qui est un taux extraordinairement élevé.

M. JACKMAN: Il ne serait guère possible de l'améliorer. Avez-vous constaté que le nombre des hôtes dans l'ensemble des hôtels baissait fortement vers la fin de l'année dernière ou qu'il est en train de baisser? S'en manque-t-il de beaucoup qu'ils soient complètement occupés?

M. COOPER: En 1947, 84 p. 100 des chambres du Château Laurier étaient occupées. En 1948, 82 p. 100, soit une baisse de 3 p. 100 sur le taux de 1947.

M. JACKMAN: Vous constatez que le nombre des hôtes tend à diminuer actuellement?

M. VAUGHAN: Exactement.

M. JACKMAN: Savez-vous à peu près à partir de quel nombre d'hôtes les pertes égalent les recettes, compte tenu des prix de revient actuels, plus élevés qu'en 1939?

M. VAUGHAN: Nous avons ce chiffre à Montréal.

M. JACKMAN: Supposons que 65 p. 100 des chambres étaient occupées en 1939. Où commencerait à peu près le déséquilibre entre recettes et déficits, à l'heure actuelle?

M. VAUGHAN: En dessous, dirais-je, du taux de 70 ou 80 p. 100 des chambres occupées.

M. JACKMAN: C'est le point en dessous duquel vous commenceriez à perdre de l'argent.

M. VAUGHAN: Je dirais: à ne pas faire de bénéfices.

M. COOPER: Au *Charlottetown*, où 59 p. 100 des chambres étaient occupées, nous avons gagné \$20,000. Il est donc assez difficile de dire à quel point les dépenses égalent les revenus.

M. VAUGHAN: Le *Charlottetown* n'étant qu'un petit hôtel, l'établissement de son budget des dépenses ne prend pas beaucoup de temps.

M. HLYNKA: Le *Bessborough*, à Saskatoon, rapporte-t-il?

M. COOPER: Il nous a rapporté \$100,000.

M. HAZEN: Les recettes des hôtels n'ont-elles pas baissé quelque peu au cours des derniers mois?

M. COOPER: En 1948, elles ont augmenté de \$7,800,000 à \$8,300,000.

M. HAZEN: Dans le rapport annuel de l'*Hôtel Windsor*, le président déclare: "La diminution des gains résulte de la baisse graduelle du nombre des hôtes qui se manifeste partout au Canada et aux États-Unis et qui s'est accentuée durant les derniers mois de l'année".

M. VAUGHAN: Exactement. Nous en avons fait l'expérience.

M. HAZEN: Je suppose que nous pouvons nous attendre à une continuation de la baisse?

M. COOPER: Il n'en reste pas moins qu'en 1948 nos recettes ont augmenté de \$567,000.

M. HAZEN: Le rapport de l'*Hôtel Windsor* continue en ces termes: "La hausse des prix de revient se poursuit..."

M. COOPER: C'est vrai.

M. HAZEN: "...et il n'a pas été pratiquement satisfaisant de faire payer des prix de chambre et pension, augmentés dans la même mesure que les prix de revient". Avez-vous fait la même constatation?

M. COOPER: C'est exactement ce que nous avons écrit dans notre rapport, monsieur Hazen.

M. HAZEN: Au sujet des hôtels?

M. COOPER: Nous avons écrit: "L'augmentation de \$567,000 des recettes d'exploitation, due surtout aux prix plus élevés faits pour chambre et pension, n'a pas suffi à compenser les frais d'exploitation, augmentés de \$943,000". Les hôtels subissent le même sort que les chemins de fer et que presque toute autre entreprise.

M. HAZEN: Le rapport de l'*Hôtel Windsor* continue en ces termes: "A la lumière de ces conditions, la compagnie a modifié son programme de modernisation et de rénovation, qu'elle exécutera désormais au gré des conditions".

M. COOPER: Il s'agit de l'*Hôtel Windsor* et des déclarations de ses directeurs aux actionnaires.

M. HAZEN: Il ne semble pas que vous soyez en train de modifier votre programme, quand vous allez de l'avant et dépensez pour le *Macdonald* d'Edmonton \$210,000 ou quel que soit le chiffre.

M. VAUGHAN: La situation est tout à fait différente à Edmonton, ville qui prend une expansion rapide, la plus rapide probablement de toutes les villes canadiennes. Des gens dorment dans les corridors et partout dans l'hôtel. Le nombre des logements est loin d'être suffisant et il semble que la population continuera à s'accroître. Ayant le seul hôtel moderne de la ville, nous sommes à peu près les seuls à pouvoir loger des hôtes.

M. MUTCH: Est-il exact de dire que si cet hôtel était deux fois plus grand qu'il ne l'est d'après le nombre des hôtes qu'il a dû renvoyer l'année dernière, le taux moyen des chambres occupées équivaldrait au nombre moyen des arrivées?

M. VAUGHAN: Je pense que c'est exact.

M. MUTCH: Je sais ce qui est arrivé depuis 1939.

M. JACKMAN: Voici une question qu'il est raisonnable de poser: d'après votre expérience des affaires du chemin de fer, la possession d'hôtels par celui-ci est-elle lucrative et, si elle ne l'est guère, pourquoi le National-Canadien devrait-il estimer qu'il lui incombe de se charger des frais de la construction de l'annexe d'Edmonton, au lieu de laisser à une compagnie privée le soin d'assurer les fonds de cette entreprise? L'affaire ne promet-elle pas assez de bénéfices pour que des capitalistes veuillent se charger d'y mettre des fonds? Il est certain que l'Alberta est en train de faire beaucoup d'argent et j'incline à croire qu'il y aurait abondance de capital à placer dans la construction d'un petit hôtel dans cette province.

M. VAUGHAN: Nous sommes dans l'attente, afin de voir s'il convient de procéder à la construction du nouvel hôtel dont on parle. Quant à votre première question par laquelle vous demandez si les hôtels rapportent en général, cela dépend de la manière de voir. Leur exploitation ne nous a pas rapporté beaucoup en espèce sonnantes, mais ils ont été construits dans l'intention originale de fournir des voyageurs à notre réseau, et ils en ont fourni un grand nombre. Je suppose que, dans une ville aussi grande qu'Edmonton, nous faisons d'une manière ou d'une autre un chiffre d'affaires d'environ 10 millions. C'est un important centre ferroviaire pour nous, d'où nombre de nos lignes partent et arrivent.

M. JACKMAN: Si les autres entreprises ferroviaires ne s'adonnaient pas à l'industrie hôtelière et n'attiraient pas ainsi la clientèle de leurs voyageurs, ne vous estimeriez-vous pas pour ainsi dire obligés de vous lancer dans cette industrie?

M. VAUGHAN: Tout dépendrait des conditions locales. L'Hôtel *Jasper* a été bâti dans l'intention spéciale de fournir un logement aux voyageurs de notre chemin de fer, parce qu'il n'y avait aucun hôtel auquel ils pouvaient descendre sur notre ligne des montagnes Rocheuses. L'hôtel est devenu une entreprise lucrative, soit au point de vue du nombre des voyageurs qui y descendent, soit au point de vue de son exploitation. Les compagnies ferroviaires doivent se lancer dans mainte affaire produisant un trafic et des profits indirects, non portés au budget d'exploitation examiné spécialement à présent.

M. MUTCH: Est-il juste de dire que les visiteurs amenés à Jasper augmentent les profits d'autres hôtels?

M. VAUGHAN: Oui.

M. MUTCH: Les gens peuvent interrompre leur voyage et s'arrêter dans des endroits commodes.

M. VAUGHAN: Oui, et ils dépensent beaucoup d'argent au Canada.

M. PICARD: Certains des chemins de fer des États-Unis, par exemple le *Santa Fe Railway*, ne tiennent-ils pas des hôtels?

M. VAUGHAN: Il se peut que cette compagnie ait un hôtel près du Grand Canyon.

M. PICARD: Leurs hôtels ont le même but: pouvoir amener par voie ferrée des gens à un point donné.

M. VAUGHAN: Oui, mais les chemins de fer des États-Unis ne tiennent pas un aussi grand nombre d'hôtels que ceux du Canada, parce qu'ils n'ont pas eu besoin de le faire. Un plus grand nombre de capitalistes des États-Unis ont été disposés à aventurer leurs capitaux dans l'industrie hôtelière.

M. PICARD: Cependant, certains chemins de fer l'ont fait.

M. VAUGHAN: En Angleterre, je crois que la plupart des bons hôtels, hormis ceux de Londres, sont possédés et tenus par les chemins de fer.

M. HAZEN: Peut-être serait-il utile que je consigne au compte rendu certaines déclarations du rapport de la Commission royale d'enquête sur les chemins de fer et les transports au Canada, le 13 septembre 1932, et présidée par l'honorable Lyman P. Duff. L'enquête a porté sur une période de neuf années plutôt prospères. A la page 24, M. Duff déclare: "Les hôtels du National-Canadien accusent pour les neuf ans une perte nette de \$2,130,924, qui serait bien plus sensible si l'on tenait compte de l'intérêt dû sur les placements et si l'on fixait une somme suffisante pour la dépréciation".

Puis il dit à la page 25: "Le National-Canadien augmente ses placements, malgré ses pertes croissantes. "Il me semble qu'il a continué à faire des pertes depuis cette époque.

M. VAUGHAN: Je crois que ce rapport couvre la période de crise économique.

M. HAZEN: Pas du tout, il s'agit d'une période prospère et plus ou moins comparable.

M. VAUGHAN: Ma déclaration s'appuie sur ce que je disais tout à l'heure. En eux-mêmes, les hôtels ne sont pas toujours une entreprise lucrative, mais on peut dire qu'ils fournissent un appoint précieux par suite des avantages directs et indirects donnés par eux au chemin de fer.

M. HAZEN: Je crois que ce n'était pas l'avis du président de la Commission, qui déclare à la page 25:

"Que ce soit pour réaliser un programme ou pour des raisons qui ont pu paraître convaincantes, il reste admis qu'on a dépensé pour des hôtels, de très fortes sommes injustifiables à tous points de vue, et l'on aurait pu éviter ces placements si la direction des deux réseaux eût été imbue de l'esprit de coopération. C'est là un déplorable exemple de gaspillage de deniers publics et privés, dépenses qui posent sur nos deux réseaux un fardeau financier lourd et permanent".

L'hon. M. CHEVRIER: Il s'agit là, monsieur Hazen, d'un rapport vieux d'environ 20 ans, et je suppose que si la Commission Duff faisait un rapport sur l'état de choses actuel au Canada, ses conclusions pourraient être quelque peu différentes.

Je veux parler en particulier du rapport sur le canal de Chignecto, auquel mon ami M. Hazen porte un grand intérêt. A trois reprises, des commissaires se sont opposés dans leurs rapports à la construction de ce canal. Il se peut qu'une commission établie aujourd'hui arriverait à des conclusions différentes. Tel a été le cas dans plus d'une affaire et, bien que je n'aime pas employer le mot "équitable" sans jugement, j'estime qu'il n'est pas tout à fait équitable de tirer des mots d'un contexte vieux de près de 20 ans, pour les appliquer à des conditions actuelles, très différentes à mon avis.

M. HAZEN: Je ne vois pas le rapport. J'aimerais faire consigner au compte rendu que je ne saurais voir aucun rapport possible entre la direction des hôtels des chemins de fer Nationaux du Canada et la construction du canal de Chignecto. Je dirais que le ministre s'est grandement écarté du sujet en mentionnant ce canal.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je dire quelque chose aussi?

M. HAZEN: Veuillez me laisser terminer.

L'hon. M. CHEVRIER: Très bien.

M. HAZEN: Je n'ai pas sous la main les faits actuels concernant le canal de Chignecto, mais je me souviens que, peu après l'époque de la Confédération ou à cette époque-là, la construction de ce canal a été placée au troisième ou au quatrième rang des travaux à entreprendre par le gouvernement fédéral.

L'hon. M. CHEVRIER: Les rapports sur le canal de Chignecto sont l'œuvre des deux gouvernements et je les ai fait consigner au compte rendu, plus d'une fois pendant la discussion des crédits.

Si je les mentionne(je pourrais mentionner aussi le rapport Archambault-Surveyer, comparativement récent, et nombre d'autres rapports ayant trait dans leurs conclusions à des conditions existant à cette époque-là), c'est simplement pour vous dire qu'un rapport vieux de 20 ans ne s'applique guère à des conditions actuelles. Je crois que c'est faire une déclaration équitable.

M. HAZEN: Monsieur le président, je suis très heureux que vous pensiez à l'affaire du canal de Chignecto, et j'espère que vous ferez quelque chose à ce sujet, que vous l'étudierez un peu.

M. Mutch: Ne pourrions-nous pas maintenant remettre les pieds sur la terre ferme?

M. NICHOLSON: Le président pourrait-il nous donner les montants comparatifs des fonds placés par le Pacifique-Canadien et le National-Canadien dans leurs hôtels?

M. VAUGHAN: Je crois que nous n'avons pas les chiffres sous la main, mais les placements du Pacifique-Canadien sont à peu près le double des nôtres. Ces hôtels, il est certain, ont fourni une aide très utile au Canada, de plus d'une manière. Par exemple, que ferait Ottawa sans le Château Laurier? Qu'aurait fait Halifax sans le *Nova Scotian* durant la guerre? Qu'aurait fait Vancouver sans l'aide fournie sous forme de logement dans nos hôtels?

M. JACKMAN: Il semble que les États-Unis doivent se passer de cette aide.

M. VAUGHAN: Nos hôtels nous ont permis d'importer des centaines de millions de dollars au Canada pendant un certain nombre d'années.

M. JACKMAN: Ai-je bien compris que le président a dit que les frais faits pour le *Macdonald* seraient de \$200,000?

M. VAUGHAN: \$200,000 cette année.

M. JACKMAN: Pour une annexe de 200 chambres?

M. VAUGHAN: Je dirais de 280 à 300 chambres.

M. JACKMAN: Est-il possible de construire une chambre pour \$700?

M. VAUGHAN: Non. Ces \$200,000 sont inscrits comme montant maximum des dépenses prévues pour cet hôtel cette année, mais non encore fixées.

M. JACKMAN: Vous voulez dire que l'annexe une fois terminée comprendra environ 300 chambres?

M. VAUGHAN: Exactement.

M. JACKMAN: Mais le coût n'est que d'environ \$700 par chambre, d'après le budget de cette année. Mais ce que je n'arrive pas à comprendre, c'est la raison pour laquelle le National-Canadien dépense une forte somme à faire bâtir une annexe au *Macdonald* d'Edmonton, quand l'exploitation de ses hôtels ne donne pas de bons résultats. On me répondra peut-être que personne d'autre ne s'offre à fournir le supplément d'installation exigé par l'expansion de la ville et du district d'Edmonton. Bien entendu, cette expansion nous réjouit tous. Mais pourquoi le National-Canadien devrait-il être le seul à être assez imprudent pour faire les frais de la construction d'un hôtel? N'est-il pas vrai qu'il est plus facile pour les directeurs du chemin de fer de se présenter au Parlement et d'obtenir un emprunt à cette fin, que pour un syndicat privé de réunir les fonds nécessaires par souscription publique? Obtenir de l'argent leur est plus facile qu'à d'autres qui pourraient avoir à faire ressortir un bénéfice d'une entreprise particulière.

M. VAUGHAN: Au cas où nous ne ferions pas bâtir cet hôtel, nous croyons que le chiffre d'affaires que nous faisons dans la ville d'Edmonton en souffrirait beaucoup, chiffre en comparaison duquel l'intérêt dû sur la somme demandée par nous n'est qu'une bagatelle.

M. JACKMAN: Sûrement, l'expansion en cours dans l'Alberta accroîtra le nombre des voyageurs qui auront non pas peu mais beaucoup d'argent à dépenser. Il s'agit là d'une expansion vaste et prospère. Si donc ces voyageurs désirent être bien servis, pourquoi n'auraient-ils pas les moyens de faire bâtir un hôtel par une entreprise privée de construction, au lieu de vous faire charger de la construction de cette annexe au *Macdonald*, et de dépenser ainsi l'argent des contribuables bien que le résultat global, du moins en ce qui concerne le réseau, ne justifie pas apparemment, de nouvelles dépenses en immobilisations?

M. EMMERSON: Est-il juste de dire que le National-Canadien a constaté que l'exploitation d'un hôtel à Edmonton n'était pas lucrative et qu'il perdait de l'argent?

M. VAUGHAN: Pendant plusieurs années, il a réellement perdu de l'argent mais depuis plusieurs années il est lucratif. D'après les calculs approfondis faits par la direction de notre hôtel et le nombre d'hôtes que nous pourrions obtenir selon elle, nous comptons que cette annexe nous rapportera assez d'argent pour payer l'intérêt dû sur celle-ci et fixer une provision en vue de la dépréciation.

M. HLYNKA: Edmonton est la ville de mon foyer. Je voudrais que M. Jackman fasse un voyage à Edmonton et il serait convaincu, j'en suis sûr, que cette ville a besoin d'un hôtel appartenant à l'État aussi bien que d'un hôtel appartenant à des particuliers. Edmonton est aujourd'hui la ville la plus moderne du Canada et quiconque est descendu au *Macdonald* conviendra que cet hôtel ne suffit vraiment pas à loger tous les hôtes attirés par le commerce de la ville. Ainsi, à moins que le National-Canadien ne se décide à démolir

l'hôtel ou à garder le petit hôtel actuel, il n'a qu'à faire bâtir une annexe. Sans quoi, l'hôtel ne pourra offrir au public un service allant de pair avec l'expansion de la ville.

Le progrès soudain des affaires dans l'Alberta et les perspectives de progrès me convainquent qu'Edmonton a besoin d'un agrandissement du *Macdonald*, aussi bien que d'hôtels d'entreprises particulières qui voudraient y mettre des fonds.

M. JACKMAN: Quel est le nombre actuel des chambres du *Macdonald*?

M. VAUGHAN: Cent quatre-vingt six, je crois.

M. PICARD: Ne pourrait-on considérer la chose comme un service public, aussi bien qu'une amélioration de l'exploitation ferroviaire? Considérer le fait de fournir des hôtels à des points donnés du réseau comme un service public, même quand ils font des pertes légères pendant quelques-années?

L'hon. M. CHEVRIER: Le conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada a conclu que la première chose à faire était de construire une annexe au *Macdonald* afin de répondre à la demande publique de chambres d'hôtel à Edmonton, c'est-à-dire à l'expansion des affaires, actuelle aussi bien que future. Il est indéniable qu'Edmonton et l'Alberta ont un brillant avenir. Ensuite, le conseil y a été poussé par l'excellente idée de protéger les placements du National-Canadien, de peur que quelqu'un d'autre n'arrive et ne fasse bâtir un hôtel, ce qui ferait baisser de beaucoup la valeur des 2 ou 3 millions de dollars placés.

M. HLYNKA: Combien de chambres y a-t-il au *Bessborough* à Saskatoon?

M. WALTON: Deux cent quarante-huit.

M. HLYNKA: Vous voyez. Notez que Saskatoon ne compte qu'un peu plus de 40,000 âmes, tandis qu'Edmonton en compte plus de 121,000.

M. VAUGHAN: Le *Palliser* à Calgary a de 400 à 500 chambres.

M. NICHOLSON: Même avec l'annexe projetée, le *Macdonald* n'aura pas autant de chambres que le *Palliser*.

M. VAUGHAN: Non monsieur. Il aura presque le même nombre de chambres.

M. JACKMAN: Vous dites que le *Macdonald* compte maintenant 186 chambres?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Et l'annexe aura près de 300 chambres. Pourrez-vous fournir le service exigé par ces hôtes supplémentaires, sous forme de salle à manger, restaurant où les clients se servent, etc.

M. VAUGHAN: Il faudra remanier dans une certaine mesure les installations existantes.

M. JACKMAN: Quel est le coût estimatif des 300 chambres, le montant total que vous nous demanderez, le coût total de cette annexe?

M. VAUGHAN: Elle coûtera de 4 à 5 millions de dollars.

M. JACKMAN: Ce qui veut dire combien par chambre.

M. VAUGHAN: Environ \$14,000.

M. JACKMAN: Quatorze mille dollars. Et combien d'hôtes permanents y a-t-il maintenant au *Macdonald*?

M. VAUGHAN: Nous avons un si grand nombre d'hôtes de passage que nous dissuadons les hôtes permanents de venir, ce que nous faisons depuis quelque

temps dans cet hôtel comme dans nombre de nos hôtels, mais nous sommes heureux de les avoir quand les affaires vont mal.

M. FULTON: Il n'est guère facile de les dissuader ici au Château Laurier.

M. JACKMAN; Ils ne sont pas si bien ancrés qu'il n'y ait pas moyen de les arracher. Il me semble que \$14,000 est un gros prix de revient pour une chambre, mais je suppose qu'il s'applique par la hausse des frais de construction. Quel prix comptez-vous faire payer pour une chambre?

M. VAUGHAN: Je ne sais pas; je n'ai pas les chiffres sous la main. Nous avons établi tous ces prix avec soin. Naturellement, cela dépendra pour une bonne part de la continuation de la situation actuelle et de la question de savoir si un nombre raisonnable d'hôtes permettra à l'hôtel de faire ses frais.

M. JACKMAN: Examinons la situation, dans la mesure où elle influe sur les autres services du chemin de fer. Vous avez déjà un hôtel de première classe à Edmonton. Supposons qu'une autre compagnie y érige un hôtel de 300 chambres. Dans ce cas, quel serait l'effet produit sur vos autres services? Quel serait l'avantage de cette méthode indirecte?

M. VAUGHAN: Edmonton manque d'un très grand nombre de chambres d'hôtel: telle est la situation. La Chambre de commerce ainsi que des entreprises industrielles et des établissements se sont lamentés sur ce qu'ils appellent faire comme le chien du jardinier. Ils disent que nous ne voulons pas bâtir d'annexe à notre hôtel et que personne d'autre ne bâtira d'hôtel aussi longtemps qu'une corporation aussi solidement établie que le National-Canadien aura un hôtel à Edmonton. Il en résulte qu'Edmonton manque de chambres d'hôtel et il se peut que les industriels de la ville fassent expédier leurs marchandises par d'autres compagnies que la nôtre, à moins que nous ne trouvions un remède. Tel serait le résultat pour nous, si nous laissions l'initiative à d'autres, monsieur Jackman.

M. JACKMAN: Ainsi donc, je suppose que la Chambre de commerce estime que le résultat de l'existence d'un hôtel du National-Canadien à Edmonton serait que les sociétés privées se trouveraient, en des temps moins prospères, en présence de ce fait, qui vous permettrait peut-être d'attirer la clientèle vers votre hôtel plutôt que vers un hôtel d'exploitation privée.

M. VAUGHAN: Quand je parle de trafic, je ne veux pas dire seulement la clientèle des hôtels. Vous voulez parler du trafic-voyageurs.

M. JACKMAN: Vers la fin de vos observations, vous avez dit que le résultat serait de détourner le trafic des autres hôtels. Au début, vous avez dit que la Chambre de commerce vous avait accusé de faire comme le chien du jardinier. Apparemment, le malheur est que vous êtes une grande compagnie; comme vous l'avez dit, aucune compagnie privée ne se mettrait à bâtir un hôtel, parce qu'elle craindrait votre concurrence, surtout en période de prospérité. Il semble que les capitalistes ne se risqueraient pas dans cette entreprise, à cause de votre emprise sur une grande partie du trafic-voyageurs de vos lignes, qui est automatiquement dirigé vers le *Macdonald*, et serait détourné de quelque nouvel hôtel érigé par des capitalistes. Je pense à l'influence qu'un grand hôtel pouvant puiser à son gré dans les deniers publics pourrait exercer en de telles circonstances. Bien entendu, vous veillerez à vos propres intérêts en matière d'industrie hôtelière dans une ville telle qu'Edmonton, une de celles qui s'agrandissent le plus vite au Canada actuellement. Cette influence de votre com-

pagnie est si grande qu'aucune compagnie privée ne veut la mettre à l'épreuve. C'est pourquoi j'ai soulevé cette question du monopole hôtelier exercé par le National-Canadien.

M. VAUGHAN: Notre compagnie s'est lancée dans l'industrie hôtelière à Edmonton, d'une façon moderne, longtemps avant n'importe qui. C'est elle qui a créé cette ville et qui, la première, y a posé des rails.

L'hon. M. CHEVRIER: Très bien, très bien.

M. VAUGHAN: Et voyez Saskatoon, ce que nous avons fait pour Saskatoon. Nous avons ouvert ce district de l'ouest du Canada et il continue à prendre une expansion rapide.

M. JACKMAN: Je m'occupe seulement de l'argument avancé, à savoir celui du monopole hôtelier que vous exercez virtuellement. Le fait d'avoir la direction de votre propre hôtel vous permet de continuer à empêcher toute autre compagnie de bâtir. Tel est le résultat, à ce qu'on a dit et d'après les déclarations à la Chambre de commerce. Personne d'autre à Edmonton ne se lancera dans l'industrie hôtelière. C'est pourquoi je n'aime pas voir le National-Canadien monopoliser l'industrie des hôtels de première classe. Je crois que notre économie nationale y gagnerait si votre compagnie se désintéressait de l'affaire et laissait à d'autres le soin de bâtir un nouvel hôtel à Edmonton.

M. VAUGHAN: Je répète que nous ne nous opposons pas à ce que d'autres le fassent. A vrai dire, nous en serions très heureux.

M. JACKMAN: La question est de savoir s'il serait prudent de le faire, pour votre compagnie et pour une compagnie privée. Il est clair que le but que vous poursuivez est d'essayer de faire des bénéfices d'exploitation, non de rétablir votre santé. Aussi longtemps que vous êtes dans la place, personne d'autre ne peut se mettre à bâtir un hôtel dont chaque chambre revient à \$14,000. Nous en revenons à la question de votre avantage accessoire et à la déclaration à la Chambre de commerce disant que toute compagnie privée qui pourrait se lancer dans l'industrie hôtelière à Edmonton serait mise dans une situation très nettement défavorable.

M. VAUGHAN: Un examen de la situation hôtelière vous convaincra qu'on y a besoin d'un grand hôtel. Laissons-nous notre hôtel dans son état actuel qui ne lui permet pas de satisfaire aux besoins de la clientèle et suscite les récriminations des voyageurs, ou bâtissons-nous une annexe qui mettra notre hôtel à même de faire ses frais et de rapporter? Comme vous savez, Edmonton fait des progrès rapides.

M. JACKMAN: Je m'en rends compte et c'est pourquoi je n'aime pas que l'État possède une compagnie d'exploitation publique permettant si bien aux politiciens d'exercer une pression en matière d'affaires à trancher, comme cela s'est produit dans le cas d'Air Canada. Une fois que vous avez installé des bureaux dans une localité donnée, il est toujours difficile de les transporter ailleurs. Une telle compagnie donne lieu à des objections, parce qu'il est très difficile de la diriger d'après de bons principes commerciaux et qu'il vous faut envisager des objections de la part des députés comme des groupements. Tout de même, je tiens à vous féliciter, vous et la direction, de la façon dont vous dirigez en général les affaires du réseau National, autant que je puisse voir.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président, je tiens à disputer ce que M. Jackman vient d'affirmer. D'après lui, le National-Canadien aurait permis à une foule de politiciens de frayer la voie à l'érection d'une annexe à l'hôtel.

M. JACKMAN: Je n'ai pas dit cela.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est la conclusion qu'on peut tirer de vos paroles.

M. JACKMAN: Non, ce n'est pas ce que j'ai voulu dire.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est la conclusion que je tire de vos paroles.

M. JACKMAN: Votre conclusion est erronée.

L'hon. M. CHEVRIER: Dans ce cas, qu'avez-vous dit réellement? Je voudrais demander au sténographe de répéter vos paroles. Je déduis de votre déclaration que le National-Canadien, par l'entremise de ses directeurs, a permis à une foule de politiciens de faire des remontrances et d'exercer une pression en vue de frayer la voie à l'érection de l'annexe à l'hôtel. Si je suis dans l'erreur, qu'avez-vous dit réellement?

M. FULTON: Je crois qu'il est bon de répéter les mots du compte rendu, afin d'éviter toute fausse interprétation possible.

L'hon. M. CHEVRIER: Très bien. Je serais le dernier à vouloir travestir les paroles de mon ami, mais c'est là certainement ce que j'ai cru comprendre.

M. FULTON: C'est pourquoi il convient de répéter les mots du compte rendu, afin de constater si vous avez bien ou mal compris.

Le STÉNOGRAPHE:

M. JACKMAN: "Je m'en rends compte et c'est pourquoi je n'aime pas que l'État possède une compagnie d'exploitation publique permettant si bien aux politiciens d'exercer une pression en matière d'affaires à trancher, comme cela s'est produit dans le cas d'Air Canada. Une fois que vous avez installé des bureaux dans une localité donnée, il est toujours difficile de les transporter ailleurs. Une telle compagnie donne lieu à des objections, parce qu'il est très difficile de la diriger d'après de bons principes commerciaux et qu'il vous faut envisager des objections de la part des députés comme des groupements."

L'hon. M. CHEVRIER: Cela suffit à ce propos, je crois. Je m'oppose à l'emploi du mot "politicien" et de l'expression "exercer une pression". Si je les comprends dans le sens que je leur donne, c'est dans leur rapport avec la discussion au sujet du *Macdonald* d'Edmonton. Si j'ai mal interprété ces mots, peut-être que M. Jackman me répétera exactement ce qu'il a dit.

M. JACKMAN: Ce que j'ai dit, c'est que nous avons ce matin un bon exemple d'un cas où des politiciens sont en mesure d'exercer une pression sur la direction du chemin de fer.

L'hon. M. CHEVRIER: Je suis sûr que vous n'avez pas voulu nous mettre dans l'idée que les bureaux ou les chambres de commerce, à Edmonton ou ailleurs, sont en train d'exercer une influence politique sur la direction du réseau...

M. JACKMAN: Cela n'avait aucun rapport à l'hôtel.

L'hon. M. CHEVRIER: ...sur ses services à Edmonton ou dans tout autre centre.

M. JACKMAN: Mon argument est qu'il est indubitable qu'une compagnie de l'État subit certaines influences. Je ne dis pas que les directeurs y succombent. A vrai dire, j'ai félicité M. Vaughan et les directeurs de leur excellente élimination, à mon avis, de toute influence politique exercée sur le réseau National.

M. VAUGHAN: Soyez certain que nous veillons à ce qu'aucune considération politique ne se glisse dans la direction de nos affaires. En l'occurrence, nous estimons que la sauvegarde de nos placements à Edmonton exige la construction d'une annexe au *Macdonald*.

M. JACKMAN: Une lecture des rapports permettra, je crois, de constater que, somme toute, les hôtels du National-Canadien ne constituent pas une entreprise lucrative pour lui. Je me rends compte, aussi bien que n'importe qui, que le fait d'avoir un nombre suffisant de chambres d'hôtes lui donne des avantages marqués. A mon avis, il faut tenir compte des facteurs économiques en jeu et je fais ressortir ici que M. Vaughan a produit une lettre de la Chambre de commerce d'Edmonton prouvant l'existence de certains désavantages accessoires qui opèrent au détriment de l'intérêt bien entendu de la masse des contribuables canadiens, dont nous sommes les représentants.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois, monsieur le président, que la décision de bâtir une annexe à Edmonton, prise par le National-Canadien, est excellente, surtout à la lumière de ses déductions tirées du passé. Comme je le disais tout à l'heure, cette décision se justifie non seulement par l'augmentation de la clientèle, mais aussi par le besoin de sauvegarder les propres placements du chemin de fer. M. Jackman vient de faire certaines observations, comme il en a naturellement tout à fait le droit, au sujet de la construction d'une annexe à ce que j'estime être un des plus importants hôtels du pays. Un des éléments importants de la décision que le National-Canadien devait prendre était le point de savoir s'il protégerait ou non le placement de \$2,500,000 qu'il possédait déjà là. Edmonton a certainement besoin d'hôtels importants.

M. FULTON: A mon sens, monsieur le président, nous venons d'entendre un excellent plaidoyer en faveur de l'agrandissement de l'hôtel d'Edmonton. Il ne me paraîtrait pas juste de désavantager le National-Canadien en l'obligeant à ne donner de l'expansion qu'à celles de ses opérations hôtelières qui rapportent des bénéfices. Tout le monde sait que les grands réseaux ferroviaires exploitent des hôtels, et je crois savoir que le Pacifique-Canadien exploite cet élément de son entreprise à perte. Nous nous montrerions injuste envers le National-Canadien en ne lui permettant pas de suivre ses concurrents dans ce domaine. J'admets qu'il ne faut pas l'avantager au détriment de ses rivaux, surtout lorsque ce sont les deniers publics qui le subventionnent. D'autre part, nous ne devons assurément pas le maintenir en état d'infériorité en l'obligeant à borner son exploitation hôtelière aux entreprises strictement lucratives. Comme M. Vaughan, j'estime que l'expansion actuelle de l'Ouest canadien justifie en tous points l'agrandissement de l'hôtel d'Edmonton. Le progrès de l'Ouest serait chose impossible sans l'impulsion des chemins de fer. La grande expansion que nous y constatons est due à l'esprit d'initiative de nos chemins de fer qui, en prenant la tête du mouvement, ont assumé le risque que comporte l'établissement d'entreprises de grande envergure. Pourquoi mettrions-nous des bâtons dans les roues maintenant? Il est patent qu'Edmonton se développe avec rapidité, de même que l'Ouest tout entier. J'estime que nos réseaux ferroviaires font bien de continuer de donner l'exemple et de s'adapter aux besoins de l'heure.

M. HLYNKA: Il s'agit avant tout de desservir efficacement la région. De concert avec les gens des autres provinces, les habitants de l'Alberta septentrionale sont appelés à solder le déficit du réseau de l'État. Et cependant, Edmonton ne compte pas un seul hôtel en mesure de recevoir un congrès. J'insiste sur ce point: il n'y a pas à Edmonton d'hôtel où pourrait être tenu un congrès considérable. Cela joue au détriment d'une ville de l'importance d'Edmonton. Il me semble que nous avons droit d'être mieux servis que nous l'avons été jusqu'ici. Le *Macdonald* est notre plus grand hôtel; nous avons aussi le *Corona*, qui est un établissement d'exploitation privée, et un ou deux autres plus petits. Mais si nos gens du nord veulent organiser un congrès, des

chambres de commerce par exemple, ou que sais-je encore, aucun hôtel n'est en mesure de les loger. Voilà une anomalie qu'il importe de supprimer. Nous estimons en toute équité avoir droit à un meilleur service.

M. HAZEN: J'aimerais savoir quel a été le rendement annuel moyen d'une chambre à l'hôtel *Macdonald*, d'Edmonton. Si c'est possible, je voudrais aussi avoir le même renseignement quant au Château Laurier.

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas ces détails-là ici, mais nous pourrions vous l'obtenir.

M. NICHOLSON: Puisque nous en sommes encore sur cette question controversable, je me permettrai une observation. Si nos chemins de fer n'avaient pas érigé de tels hôtels, notre pays n'occuperait pas le rang avantageux qui est le sien aujourd'hui. Il est évident que le National-Canadien souffrirait du fait que son rival peut le dépasser en fait d'hôtels à la disposition des voyageurs. Les touristes, en particulier ceux des États-Unis, et il nous en vient beaucoup, encourageront le chemin de fer qui offre le meilleur service hôtelier. Nous devons donc veiller à ce que le service des hôtels du National-Canadien ne le cède en rien aux autres, et je trouve que les autorités du réseau ont bien fait de décider l'agrandissement de l'hôtel d'Edmonton.

Le PRÉSIDENT: Si vous en avez fini avec la question des hôtels, nous passerons à autre chose.

M. JACKMAN: Pas tout de suite, monsieur le président, si vous n'y avez pas d'objection.

M. McCULLOCH: Bon, nous voilà revenus à notre point de départ!

M. JACKMAN: Il n'y a pas de doute qu'Edmonton a besoin de plus d'hôtels et que le problème est urgent. Nous avons à étudier le budget du N.-C. et selon ce budget, les autorités nous demandent cette année un crédit relativement minime, \$580,000 si je ne m'abuse; mais ce n'est qu'un commencement. Il me semble qu'on ne demandait d'abord que \$200,000 à cette fin pour cette année, mais c'est tout juste suffisant pour mettre le projet à pied d'œuvre. La documentation qui nous a été remise ne dit nulle part que l'agrandissement coûtera deux millions une fois terminé. A mon sens, on devrait nous donner une analyse détaillée du projet et un exposé complet de la situation. Nous représentons ici les actionnaires du réseau, c'est-à-dire les contribuables canadiens. Le conseil d'administration est au courant de tout, c'est entendu, mais nous devrions l'être aussi. Même si le conseil d'administration approuve le projet, ce n'est pas une garantie de son opportunité. Nous ne sommes pas au courant des faits que les autorités ont pris en considération, bien qu'on nous ait exposé certaines raisons, entre autres celles que M. Vaughan a avancées. Il se peut fort qu'Edmonton ait un besoin extrême de plus d'hôtels. Voilà un point sur lequel il nous faudrait des certitudes. M. Vaughan a dit que les concurrents du réseau lui enlèvent de la clientèle à l'heure actuelle. Cela tient-il à des mises de fonds supplémentaires de leur part? Le National-Canadien a peut-être résolu le problème, qu'en savons-nous? En tout cas, la question se résume à ceci: ou le réseau réalisera son projet d'un agrandissement de 2 millions de dollars, ou son concurrent le devancera et établira son propre hôtel. Quelles en seraient les conséquences pour le National-Canadien? Je n'en sais rien, ne possédant aucune donnée à cet égard. Mais quand le réseau de l'État aura réalisé son projet, cela découragera sans doute la concurrence.

M. VAUGHAN: Selon vous, devrions-nous nous effacer et laisser le Pacifique-Canadien aménager son hôtel?

M. JACKMAN: Je ne suis pas en mesure de me prononcer. Comme vous le savez, M. Vaughan, vos fonds sont votés par le Parlement et, en tant que députés, nous devons analyser les projets dont vous demandez le financement. Vous nous demandez cette année \$200,000, une bagatelle, mais personne ne nous dit qu'il s'agit en définitive de 2 millions de dollars. Une fois les \$200,000 dépensés pour la mise en train du projet, plus moyen de faire machine arrière. Et l'on constate que c'est le premier pas vers une dépense globale de 2 millions de dollars.

M. VAUGHAN: J'ai dit que la dépense totale devait s'établir entre quatre et cinq millions de dollars.

M. JACKMAN: Ce sera le coût global de l'agrandissement?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Mais il est question ici d'une affectation de \$200,000. Je ne critique pas souvent les autorités du National-Canadien qui se présentent devant notre Comité car j'estime qu'elles s'acquittent à merveille de leur tâche, mais, tout de même, on nous demande \$200,000 et après une étude un peu fouillée, nous constatons que ce chiffre devient \$500,000. Si je ne m'abuse, notre Comité est prié d'approuver en principe une dépense devant s'élever éventuellement à quatre ou cinq millions.

L'hon. M. CHEVRIER: Permettez-moi de faire observer que dans ce cas-ci on a suivi le même mode de procéder que lorsque la question de construire un hôtel à Montréal est venue sur le tapis.

M. JACKMAN: Nous avons étudié l'affaire à fond à l'époque.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, la situation était la même qu'aujourd'hui.

M. JACKMAN: C'est possible.

L'hon. M. CHEVRIER: Ne m'interrompez pas, je vous prie. Vous laissez entendre qu'on veut cacher quelque chose et je veux réfuter cela.

M. JACKMAN: Ma foi...

L'hon. M. CHEVRIER: Laissez-moi parler. Vous avez été fort prolix, vous savez.

M. McCULLOCH: Beaucoup trop.

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'irai pas si loin, mais le Comité s'est montré bien patient. Vous avez dit des choses que les faits ne corroborent pas et qui sont injustes pour la direction du National-Canadien. Pour ce qui regarde l'hôtel à Montréal, le président de la compagnie a fait à l'époque un exposé détaillé du projet. Parce qu'Edmonton se trouve à l'autre extrémité du pays, l'exposé du projet qui intéresse cette ville ne vous a probablement pas frappé comme ce qui a paru dans la *Gazette* il y a deux ou trois ans au sujet de Montréal. Les autorités du National-Canadien n'ont pas la moindre intention de dissimuler quoi que ce soit.

M. JACKMAN: Je ne vois rien dans le rapport...

L'hon. M. CHEVRIER: Un moment, je vous prie. Pour ce qui a trait à Montréal, la situation était absolument la même qu'aujourd'hui. A l'époque, le Parlement a approuvé la construction de trois édifices: d'abord, celui de l'Aviation, ensuite un édifice à bureaux et enfin l'hôtel. Il était expressément entendu que l'hôtel ne serait érigé que lorsque les circonstances l'exigeraient.

La construction n'en a pas encore été entreprise; peut-être le sera-t-elle l'an prochain, je ne saurais le dire. On a agi de la même façon dans le cas d'Edmonton et je me demande pourquoi toutes ces objections et pourquoi on laisse entendre que les administrateurs du réseau cherchent à cacher quelque chose. Cela me renverse. Personne ne tente de cacher quoi que ce soit. Demandez les renseignements que vous désirez et on vous les donnera dans la mesure où ils sont disponibles. Je suis sûr que personne n'a voulu refuser de vous renseigner au sujet de l'hôtel en question.

M. JACKMAN: Vous admettez bien que nous ne sommes pas au courant de tous les détails relatifs aux chemins de fer Nationaux. Nous en parlons une fois par année, pendant quatre ou cinq jours, et c'est tout. Je ne connais rien de l'agrandissement de l'hôtel d'Edmonton. Je n'ai rien lu à cet égard dans les journaux ou, alors, je l'ai oublié. Je sais bien, cependant, que nous sommes les mandataires des contribuables et, à ce titre, on nous demande d'approuver un budget comportant certaines affectations, dont \$200,000 pour agrandir l'hôtel d'Edmonton. Il n'est pas question de contester chaque affectation, et nous ne le voulons pas non plus. Ce que nous voulons réellement, c'est d'être mis au courant des projets d'immobilisations du chemin de fer. On nous demande d'approuver une affectation de \$200,000 qui pourrait, par exemple viser un garage ou autre construction du même genre. Cependant, en allant au fond des choses, on voit qu'il s'agit d'autoriser en somme des immobilisations de quatre ou cinq millions dont nous ignorons tout et sur lesquelles nous pouvons difficilement nous renseigner. Je ne dis pas que les administrateurs du réseau cherchent à cacher quelque chose; je soutiens qu'ils devraient nous avertir qu'en autorisant une affectation de \$200,000, nous approuvons en principe une dépense éventuelle de 4 millions de dollars.

M. VAUGHAN: Nous avons toujours apporté ici notre budget détaillé, et nous avons dit aux membres du Comité qu'il leur était loisible de le consulter en tout temps. Ce document dit en toutes lettres que le coût estimatif de l'édifice s'établit à quatre millions environ.

M. JACKMAN: C'est dans le budget que vous avez là?

M. HAZEN: Je croyais que c'était celui-là qu'on nous avait remis.

C. COOPER: Non, c'est le résumé.

M. HAZEN: Rien n'indique que c'est un résumé. Il est intitulé: "Budget des dépenses des chemins de fer Nationaux du Canada, 1949."

L'hon. M. CHEVRIER: Le document a toujours été préparé de la même façon.

M. COOPER: Ce budget-là a toujours été accompagné du document qui est déposé devant le Comité et que chaque membre peut consulter à loisir. Certaines années, on nous a demandé de donner lecture des détails, et si quelqu'un avait voulu se faire lire le détail des affectations relatives aux hôtels, il aurait vu que les prévisions quant à cet édifice en particulier sont de 4 millions de dollars. Pareils renseignements sont toujours fournis au Comité et il aurait suffi de les demander.

M. JACKMAN: Monsieur le président, notre Comité doit, ce me semble, scruter ces questions attentivement et s'assurer qu'à Edmonton, par exemple, le besoin d'hôtels est d'une extrême urgence, et que personne d'autre n'a l'intention d'ériger un hôtel de 300 chambres. A tout événement, le National-Canadien nous demande d'approuver un budget comportant entre autres une affectation de \$200,000 pour un certain projet, mais le Parlement ignore qu'il faudra 4 millions

de dollars pour réaliser ce projet en entier. Une fois engagés dans cette voie il faut aller jusqu'au bout. Puis-je savoir s'il y a d'autres premières mises, dirais-je, dans ce budget qui implique l'approbation en principe d'entreprises comme l'hôtel d'Edmonton. Je veux dire que l'approbation d'une affectation entraîne l'approbation en principe de l'entier projet. Y a-t-il d'autres affectations qui supposent d'importantes dépenses éventuelles?

L'hon. M. CHEVRIER: En êtes-vous encore aux \$200,000?

M. JACKMAN: Je pense que M. Vaughan peut me répondre.

M. VAUGHAN: Il y a peut-être une couple d'autres cas. Citons d'abord les hangars à marchandises de la gare Bonaventure, à Montréal. Nous n'avons qu'un certain montant à dépenser à cet égard cette année, mais ce sont des installations qu'il faudra remplacer. Nous indiquons ici la somme que nous comptons dépenser cette année et notre prochain budget portera une prévision au même effet pour l'exercice à venir.

M. JACKMAN: Combien vous faut-il cette année?

M. VAUGHAN: Nous comptons bien discuter l'affaire d'Edmonton et nous aurions été fort désappointés qu'elle ne vînt pas sur le tapis. Nous n'espérons pas voir le projet accepté d'emblée et nous nous réjouissons qu'il en ait été question.

M. HAZEN: Je m'étonne que le rapport n'en fasse aucune mention.

M. VAUGHAN: On ne peut pas tout mettre dans le rapport.

M. FULTON: Comme je suis de l'Ouest, monsieur le président, il est normal que je sois au courant du projet d'Edmonton. La compagnie n'a pas cherché à dissimuler quoi que ce soit.

M. VAUGHAN: Les journaux en ont parlé à pleines colonnes pendant un an.

M. FULTON: Je regrette de différer d'opinion avec mes deux collègues mais je manquerais à la justice envers les autorités du chemin de fer si je ne le faisais pas.

M. HATFIELD: La direction a-t-elle présentement l'intention de poursuivre l'exécution de son projet d'un hôtel à Montréal?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas encore de plans définis à ce sujet.

M. HATFIELD: J'espère qu'on en restera là.

M. JACKMAN: Monsieur Vaughan, quelles prévisions budgétaires établissez-vous pour la gare Bonaventure cette année?

M. VAUGHAN: \$400,000.

M. JACKMAN: Et quel est le total prévu?

M. VAUGHAN: L'exécution du projet entier demandera au moins de trois à quatre millions de dollars.

M. JACKMAN: Le budget comporte-t-il d'autres affectations nominales?

M. COOPER: Le mot "nominales" ne me paraît guère approprié. C'est le montant que nous comptons dépenser au cours de l'année.

M. EMMERSON: Toutes ces affectations-là pourraient être qualifiées de nominales.

M. VAUGHAN: Il ne me vient pas d'autres affectations importantes à la mémoire, monsieur Jackman.

M. FULTON: Pourrais-je m'enquérir du mode général de financement? Je présume que pour une large part les immobilisations seront avancées par le gouvernement, sans intérêt.

M. VAUGHAN: Non, ces avances portent intérêt.

M. COOPER: Chaque dollar que l'État prête au National-Canadien pour des immobilisations porte intérêt.

M. HATFIELD: Quels sont vos projets au sujet de la gare à marchandises Bonaventure?

M. VAUGHAN: Comme je viens de le dire, le projet coûtera au bas mot de trois à quatre millions de dollars. Cela s'impose car l'incendie a rasé le terminus à marchandises et les installations provisoires que nous avons aménagées nous occasionnent un supplément de frais pour la manutention des marchandises.

M. HATFIELD: Croyez-vous que ce soit l'endroit voulu pour une gare à marchandises?

M. VAUGHAN: Oui, car après étude approfondie, tous les intéressés ont convenu que l'endroit était approprié.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous poser une question, monsieur Fulton?

M. FULTON: Je voudrais revenir sur un point soulevé tantôt. Si votre rival, le Pacifique-Canadien pour le nommer par son nom, érigeait un nouvel hôtel ou en agrandissait un qui existe déjà, il puiserait dans ses réserves ou lancerait un emprunt public, et il faudrait que le placement rapporte. Il est assez difficile pour le public de voir du même œil les prêts que le gouvernement consent aux chemins de fer Nationaux, même si les avances doivent porter intérêt. Ne tiendrait-on pas mieux compte des réalités si pareilles immobilisations étaient financées au moyen d'une émission d'obligations gagées sur l'entreprise, au lieu de figurer comme des avances provenant du fonds du revenu consolidé? Le public s'accommode assez mal de ce dernier mode de financement.

L'hon. M. CHEVRIER: Il me semble que les autorités du N.-C. y ont songé et ont lancé une émission d'obligations cette année.

M. VAUGHAN: Oui, il y a eu une émission d'obligations de \$50,000,000 en chiffres ronds.

M. FULTON: A quelles fins?

L'hon. M. CHEVRIER: C'était une émission générale ne visant aucun projet en particulier.

M. FULTON: Dans le cas de ce que j'appellerais les dépenses importantes d'immobilisations, hôtels, nouvelles gares et ainsi de suite, je me demande s'il ne serait pas plus rationnel de recourir au financement par obligations, au lieu d'obtenir des avances à même le fonds du revenu consolidé. Cela réduirait au silence ceux qui objectent que parce qu'il est une entreprise de l'État, le N.-C. peut obtenir des fonds plus aisément que ses rivaux. Vous vous éviteriez pareilles critiques si vous financiez ainsi chaque année vos projets d'expansion.

M. VAUGHAN: C'est bonnet blanc blanc bonnet. Après tout, nous ne pouvons emprunter sur obligations qu'avec la garantie du gouvernement fédéral. En somme, il faut toujours que les fonds proviennent des deniers publics.

M. FULTON: Peut-être, mais à mon sens, le financement par obligations serait plus rationnel et présenterait un tableau plus clair de votre organisation financière. En effet, s'il était démontré au gouvernement que le projet faisant l'objet de l'appel de fonds ne deviendra pas éventuellement une entreprise profitable, les probabilités de placements désavantageux seraient certes amoind-

dries. Si nous approuvions des dépenses de premier établissement à l'égard d'une entreprise susceptible de ne pas être commercialement justifiable, ce qui se constaterait certes aisément si chacune était financée séparément, nous y regarderions à deux fois avant d'autoriser une autre émission d'obligations. En somme, ce mode de procéder aurait l'avantage de mettre les opérations de votre compagnie sur un pied de comparaison avec les opérations commerciales ordinaires.

M. VAUGHAN: Il y aurait tellement d'émissions que le public ne s'y reconnaîtrait plus, et il me semble que les inconvénients l'emporteraient alors sur les avantages.

M. FULTON: Il pourrait y avoir divergences de vues sur le genre d'ouvrages à financer au moyen de cette méthode, mais il me semble qu'en général la construction de voies ferrées, d'hôtels, de gares, et ainsi de suite, pourrait être acquittée selon le mode en usage chez toutes les compagnies, si le financement à même vos réserves est impossible, ce qui me paraît fort probable.

Je vois que M. Cooper vient de remettre un document au ministre.

L'hon. M. CHEVRIER: M. Cooper m'a remis le bill que la Chambre a adopté l'an dernier. Il s'agit du bill n° 346 qui parle du mode de capitalisation ferroviaire auquel le chemin de fer a eu recours.

M. JACKMAN: Me permettrait-on une observation avant la levée de la séance. En 1932, la Commission Duff a déclaré dans son rapport que les hôtels du National-Canadien accusaient une perte réelle d'exploitation de \$2,130,924. Si le bilan avait tenu compte des intérêts sur le placement et d'une réserve suffisante pour la dépréciation, le déficit aurait été plus élevé encore. Je me demande s'il serait possible d'établir ce déficit jusqu'à la fin de 1948. J'aimerais aussi savoir à combien s'élèvent les placements à cet égard au cours de la même période, et quelle serait la réserve pour dépréciation si on la calculait sur le taux normal de dépréciation applicable aux hôtels.

M. VAUGHAN: Nous vous fournirons ces renseignements.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous reprendrons la séance à 4 heures.

La séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, si vous le voulez bien, nous pourrions reprendre l'interrogatoire de M. Cooper et poursuivre l'étude du budget.

M. SMITH (*Calgary-Ouest*): Monsieur le président, en tant que député j'estime avoir le droit de prendre la parole. A tout événement, je sollicite votre indulgence. Puis-je poser à M. Vaughan une couple de questions au sujet de l'hôtel *Macdonald*, qui se trouve dans ma ville? Je crois qu'on en a parlé ce matin. Le privilège m'est-il accordé?

Le PRÉSIDENT: Le Comité est toujours disposé à donner la parole à un député, monsieur Smith.

M. SMITH: Monsieur Vaughan, je suppose que vous connaissez l'hôtel *Macdonald*, où j'ai eu l'occasion de me retirer à maintes reprises au cours des trente dernières années.

M. VAUGHAN: Je connais très bien cet hôtel-là, monsieur Smith.

M. SMITH: Vous savez aussi que son gérant, M. Finlay, le dirige de façon impeccable.

M. VAUGHAN: C'est bien notre avis.

M. SMITH: Vous n'êtes pas non plus sans savoir qu'à Edmonton, les chambres d'hôtel sont plus rares que partout ailleurs au Canada.

M. VAUGHAN: En effet.

M. SMITH: Vous êtes sans doute au courant du fait qu'Edmonton est une ville où l'expansion est la plus accélérée. Du point de vue pourcentage, il n'y a aucun doute là-dessus. Vous devez savoir aussi qu'aujourd'hui les visiteurs doivent s'y prendre jusqu'à deux semaines d'avance pour retenir une chambre. Je parle en connaissance de cause, étant moi-même un albertain. N'êtes-vous pas comme moi d'avis que l'affectation de fonds projetée quant à l'hôtel *Macdonald* constitue un excellent placement, un des meilleurs que vous ayez faits depuis bien longtemps?

M. VAUGHAN: Nous n'aurions pas recommandé pareille dépense sans être bien convaincus de son opportunité.

M. SMITH: Et si l'exploitation de l'hôtel *Macdonald* n'est pas profitable comme elle devrait l'être, cela tient sans doute à ce qu'il n'a pas assez de chambres pour loger tous les voyageurs désireux de s'y retirer.

M. VAUGHAN: Voilà sans doute une des raisons, en effet.

M. SMITH: Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT: Merci, monsieur Smith. Voulez-vous poursuivre l'étude du budget, monsieur Cooper? Y a-t-il d'autres explications à fournir? Je ne veux pas passer à autre chose si quelqu'un a encore des éclaircissements à demander.

M. HATFIELD: Combien vous proposez-vous de dépenser au sujet de la gare à marchandises Bonaventure?

M. VAUGHAN: Nous comptons y affecter \$400,000 cette année, mais l'entier projet coûtera probablement de 3 à 4 millions.

M. HATFIELD: Votre compagnie a dépensé des millions pour installer ses services-marchandises et voyageurs au cœur de Montréal. Par contre, nous voyons qu'à Ottawa, on veut dépenser des millions pour éloigner les chemins de fer du centre de la ville. Qu'en pensez-vous?

M. VAUGHAN: Je pense que les conditions ne sont pas les mêmes aux deux endroits. Il n'y a pas de comparaison possible.

M. HATFIELD: Montréal se préoccupe moins d'embellissement qu'Ottawa.

M. VAUGHAN: A Montréal, il nous fallait un terminus réunissant toutes nos lignes. C'est pour cela que nous y avons aménagé notre nouvelle gare. A Ottawa, c'est tout différent. Il s'agit d'embellir la ville.

M. HATFIELD: Selon vous, le déménagement de notre gare centrale à Hurdman's-Bridge est-il opportun?

M. VAUGHAN: Je n'en suis pas là-dessus. En ce qui concerne Ottawa, le National-Canadien est d'avis qu'il ne peut assumer quoi que ce soit des dépenses occasionnées par le déménagement des installations actuelles. Nous ne sommes

pas responsables de l'état de choses qui existe à Ottawa. Nous n'avons encore rien dépensé à cet égard. Je sais que certaines personnes se préoccupent fort de l'embellissement de la capitale et que des sommes considérables y seront éventuellement consacrées.

M. HATFIELD: Si l'embellissement ne fait pas vivre la population, c'est l'État qui devra s'en occuper. On veut chasser les industries et les chemins de fer de la ville. Qu'advient-il du tunnel à la gare?

M. VAUGHAN: Celui de la gare d'Ottawa?

M. HATFIELD: Oui.

M. VAUGHAN: Comme je le disais, nous n'avons pas eu voix au chapitre, sinon pour exprimer nos vues en ce qui concerne nos propres installations.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions?

M. HAZEN: Je m'étais enquis de la recette annuelle provenant du prix moyen des chambres. Y a-t-on répondu?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas encore obtenu ce renseignement, monsieur Hazen.

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

M. HAZEN: Quand le renseignement que j'ai demandé sera disponible, sera-t-il possible de le consigner au compte rendu?

M. VAUGHAN: Nous le ferons avec plaisir.

M. FULTON: S'est-on enquis des endroits auxquels est destinée l'autre affectation de \$300,000 relative aux hôtels?

Le PRÉSIDENT: Ce détail figure au compte rendu, monsieur Fulton.

M. EMERSON: Dans le budget de 1949, sous la rubrique additions et améliorations, je vois à la page 3-A, pour la région de l'Atlantique, une affectation de \$472,330 pour ateliers, remises à locomotives et machines. Pouvez-vous nous donner les détails que cette somme englobe?

M. WALTON: A Sydney, installation, dans la remise à locomotives, de convoyeurs modernes à cendres, mus par l'électricité. A Saint-Jean, nouvelle fosse à cendres. A Rivière-du-Loup, installation de deux chaudières modernes en remplaçant trois en service depuis 40 ans. A Halifax, déménagement du compresseur de gaz de l'atelier de réparation des wagons à un nouveau bâtiment isolé. A Charlottetown, changement du courant direct au courant alternatif. Voilà pour un poste. Il y en a un autre pour l'adaptation des chaudières au chauffage au pétrole. A Rivière-du-Loup, cloisonnage de l'atelier de wagonnerie, ce qui conservera la chaleur et réduira les frais de chauffage. A Moncton, un système de pompage par le vide. A Charlottetown, un compresseur d'air. Il y a ainsi une douzaine de petits postes comprenant un certain nombre de machines diverses d'atelier.

M. EMMERSON: Qu'est-ce que vous avez sous la rubrique des gares et installations connexes? Y a-t-il de nouvelles gares.

M. WALTON: A Maria (P.Q.), une gare neuve doit remplacer l'actuelle, délabrée et trop petite. A l'Isle-Verte (P.Q.), construction d'une gare et d'un hangar à marchandises combinés pour remplacer les bâtiments actuels en mauvais état. A Escuminac (P.Q.), agrandissements. A Percé (P.Q.), aménagement de cabinets de toilette. A O'Leary (Î.-P.-É.), construction d'un hangar à marchandises de 24 pieds sur 50 à la place de la gare et du hangar à marchandises combinés. A Tracadie (N.-B.), construction d'une rallonge de 25 pieds sur 150 au

hangar à marchandises et prolongement de 150 pieds de la voie de garage desservant ce hangar. A Edmundston (N.-B.), construction de hangars à marchandises de 40 pieds sur 190, et de plus agrandissement du chalet de nécessité. A Grand-Falls (N.-B.), rajout de 20 pieds à la gare. A Mont-Joli (P.Q.), construction d'un bâtiment de 15 pieds sur 20. A Saint-Jean (N.-B.), construction d'une maison-dortoir, et deux ou trois autres aménagements de peu d'importance. A Moncton (N.-B.), prolongement du quai asphalté, de la salle de la poste au bâtiment des messageries, pour remplacer la plate-forme en bois usée.

M. NICHOLSON: Qu'est ce que votre budget prévoit en fait de gares et installations connexes dans l'Ouest, monsieur Walton? En avez-vous le détail par province?

M. WALTON: Pour l'Ouest, la rubrique gares et installations connexes comprend les postes suivants: New-Westminster (C.-B.), hangar à marchandises. Edmonton (Alb.), construction d'une aile à l'extrémité ouest de la gare. Winnipeg (Man.), centrale de chauffe. Heinsburg (Alb.), construction d'une gare. Leyland (Alb.), érection d'un abri pour marchandises et voyageurs. Mulvihill, érection d'un abri et transport d'un petit bâtiment à Hallboro pour remplacer celui qui y a été détruit par un incendie. Division de Smithers, transformation de gares délabrées en abri pour marchandises et voyageurs à différents endroits. Warspite (Alb.), construction d'une gare. Pine-Falls (Man.), construction d'une nouvelle gare. Taft, installation d'éclairage électrique. Dodsland (Sask.), érection d'une nouvelle gare. Clearwater (C.-B.), érection d'une maison-dortoir pour le chef de gare. Cook, aménagement d'un égout et d'une installation de chauffage à la gare. Atikokan (Ont.), agrandissement de la gare. Vancouver (C.-B.), installation de matériel électrique à la gare. Edmonton (Alb.), construction d'un nouveau hangar à marchandises et aménagement de voies ferrées. L'exécution de ce dernier projet se poursuivra jusqu'à l'an prochain. Fort-William (Ont.), hangar à marchandises de 40 pieds sur 200. Pine-River (Man.), hangar à marchandises. Kamloops (C.-B.), rajout pour bureau au hangar à marchandises, l'installation actuelle étant insuffisante. Kamloops-Junction (C.-B.), agrandissement du parc à bestiaux. Kelowna (C.-B.), rallonge de 20 pieds à la maison-dortoir des mécaniciens. Winnipeg (Man.), rajout au hangar à marchandises n° 1. De plus, il y a d'autres petits postes concernant les parcs à bestiaux et les quais de chargement.

M. NICHOLSON: Comment le montant des affectations se compare-t-il cette année avec celui de l'an dernier?

M. COOPER: L'an dernier, nos prévisions budgétaires pour la région de l'Ouest s'élevaient à \$1,123,000. Cette année, elles sont de \$1,148,000.

M. NICHOLSON: Les affectations de l'an dernier ont-elles été dépensées en entier?

M. COOPER: Je n'ai pas le détail par région, monsieur Nicholson, mais pour tout le réseau nous avons voté \$2,617,000 et nous avons dépensé \$2,258,000. C'est environ \$400,000 de moins que les prévisions.

M. NICHOLSON: Et les disponibilités de matériaux? Vous est-il difficile d'obtenir les matériaux et la main-d'œuvre nécessaires à vos entreprises de construction?

M. VAUGHAN: Je pense bien que la plupart des matériaux sont disponibles en abondance, mais l'acier est difficile à obtenir. Il est encore rare.

M. NICHOLSON: Croyez-vous pouvoir dépenser les crédits que vous avez votés et obtenir les fournitures et matériaux ainsi que la main-d'œuvre nécessaires?

M. VAUGHAN: Les matériaux sont plus abondants maintenant. Je pense que nous pourrions réaliser nos projets dans une plus forte proportion que par les années passées.

M. FULTON: Où trouve-t-on le poste concernant le matériel de signalisation de sûreté? Est-ce sous la rubrique signaux et appareils d'enclenchement?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. FULTON: Pour la région de l'Ouest, je vois une affectation de \$997,515 pour signaux et appareils d'enclenchement. Quelle proportion de ce montant pourra être dépensée?

M. WALTON: A mon avis, le montant sera à peu près dépensé en entier.

M. FULTON: Parlez-nous donc des signaux dits blocks et des appareils signalant les avalanches.

M. WALTON: Le mois prochain, nous comptons mettre en service un circuit de signalisation de 25 milles dans le voisinage de Spence's-Bridge (C.-B.). Nous comptons mettre ce circuit en service au mois d'avril.

M. McLURE: Je vois que pour la région de l'Atlantique vous prévoyez une affectation de \$57,700 quant à la protection des passages à niveau. Y a-t-il de ces dispositifs qui sont destinés à de petits villages. Je citerai, par exemple, le cas du petit village de Kensington, où se trouvent trois passages à niveau, qui, à mon sens, constituent un réel danger depuis bien longtemps.

M. WALTON: Je ne vois pas cela sur la liste.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions, messieurs?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Passerons-nous au budget des *Canadian National Steamships*, qui se trouve en dernière page? C'est bien cela: *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, à la page 7. A-t-on des éclaircissements à demander à ce sujet? Je ne vois rien de bien litigieux dans ce relevé-là.

M. JACKMAN: Pourquoi prévoyez-vous une augmentation des recettes d'exploitation du réseau ferroviaire et une diminution de celles de vos navires? Le commerce avec les Antilles décline-t-il?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur Jackman. Nous constatons que le commerce entre le Canada et les Antilles décline tous les jours.

M. JACKMAN: Plus qu'avec d'autres pays de la zone du sterling?

M. VAUGHAN: Je l'ignore complètement. Je sais seulement que le Canada expédie maintenant beaucoup moins de farine, d'automobiles et autres articles vers les Antilles; nous prévoyons que ce déclin continuera cette année. Evidemment, ce ne sont que des conjectures basées sur les informations disponibles. Nous espérons que la situation ne sera pas aussi mauvaise que nous l'avons dépeinte, mais c'est impossible à prédire maintenant. L'augmentation de recettes prévue pour le chemin de fer est attribuable au relèvement des tarifs-marchandises et non au trafic accru.

M. JACKMAN: Et les taux du transport maritime baissent au lieu de monter.

Le PRÉSIDENT: Approuvez-vous le budget en question, messieurs?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le ministre n'est pas ici. Il nous reste encore à voir le rapport des vérificateurs, puis celui du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada. Nous devons également étudier trois crédits du ministre.

M. VAUGHAN: Je ferai observer, monsieur le président, que le rapport du Trust des titres est exactement le même que l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: M. Vaughan dit que le rapport du Trust des titres est le même que l'an dernier. Voulez-vous que nous le repassions avant d'appeler les vérificateurs?

M. VAUGHAN: Les chiffres sont demeurés les mêmes.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

OTTAWA, le 1^{er} mars 1949.

L'honorable Lionel Chevrier, C.R., 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, 1937, les régisseurs du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada ont l'honneur de vous soumettre le rapport suivant pour l'année civile 1948.

Aucune perte de capital n'a été chargée à "Part de Propriétaire" au cours de l'année, c'est pourquoi la valeur comptable du capital-actions du Trust des titres, telle qu'elle apparaît au bilan, est la même qu'au 31 décembre 1947.

Au cours de l'année aucune transaction n'a affecté les valeurs en nantissement détenues par le Trust des titres.

Les régisseurs ont l'honneur de vous soumettre, ci-joint, le bilan du Trust des titres au 31 décembre 1948.

Pour les régisseurs,

F. P. VARCOE.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1948

ACTIF	PASSIF
<i>Créances pour capital des emprunts—</i>	<i>Capital-actions au nom de Sa Majesté—</i>
Chemin de fer Canadian Northern.....\$ 312,334,805.10	5,000,000 d'actions sans valeur nominale
Chemin de fer Grand Trunk..... 118,582,182.33	ayant une valeur initiale fixée à.....\$ 270,037,437.88
Chemin de fer Grand Trunk Pacific..... 116,006,599.08	Gain résultant de transactions postérieures
Canadian National Railway Company..... 96,936,971.75	au 1er janvier 1937—ci-contre..... 108,480,697.14
\$ 643,860,558.26	\$ 378,518,135.02
<i>Créances pour intérêt des emprunts—</i>	
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	
<i>Transactions postérieures au 1er janvier 1937</i>	
<i>intéressant la valeur comptable du capital-</i>	
<i>actions du Trust des titres—</i>	
Réseau National:	
Année 1948	Total à date
Surplus de caisse.....\$ 112,502,061.64	
Gains de capital..... 19,105,651.38	
Pertes de capital..... 23,127,015.88	
108,480,697.14	
<i>Valeurs en nantissement—</i>	
Voir Annexe A. 1.....	
\$ 1,327,122,892.41	
	Montant par lequel la valeur comptable des
	créances et leur intérêt—ci-contre—excède
	la valeur initiale indiquée..... 948,604,757.39
	\$ 1,327,122,892.41

T. H. COOPER,
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1948. Les billets à vue et autres titres de créance, les valeurs en nantissement et le certificat du séquestre, mentionnés à 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 1948, 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.

10 février 1949.

ET DE LA MARINE MARCHANDE

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT AU TRUST DES TITRES

<i>Emprunts</i>		<i>* Billets et nantissements</i>
CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN—		
Emprunt 3½%, chapitre 6, 1911.....	\$ 2,396,099.68	Aucun. Hypothèque sur immeubles du 4 octobre 1911.
Emprunt 4%, chapitre 20, 1914.....	5,294,000.02	Aucun.
Emprunt 5%, chapitre 4, 1915.....	10,000,000.00	Aucun.
Emprunt 6%, chapitre 29, 1916.....	15,000,000.00	Hypothèques en date du 23 et 26 juin 1916.
Emprunt provisoire, 1918, remboursé.....		Billets à vue 6%..... \$ 497,566.80
†Emprunt 6%, chapitre 24, 1917.....	25,000,000.00	Billets à vue 6%..... 33,012,414.32
†Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	25,000,000.00	Billets à vue 6%..... 27,203,003.65
†Emprunt 6%, crédit 108, 1919.....	35,000,000.00	Billets à vue 6%..... 40,031,122.27
†Emprunt 6%, crédit 127, 1920.....	48,611,077.00	Billets à vue 6%..... 53,008,779.65
†Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	44,419,806.42	Billets à vue 6%..... 50,259,312.47
†Emprunt 6%, crédit 136, 1922.....	42,800,000.00	Billets à vue 6%..... 46,691,634.60
Emprunt 6%, Loi des mesures de guerre, 1918.....	1,887,821.16	Billet à vue 6%..... 5,700,000.00
†Emprunt 6% pour matériel, chapitre 38, 1918.....	56,926,000.82	Actions-débetures 3½% et 4½%..... 7,139,399.00
Dettes remboursées par l'État en vertu du chapitre 24, 1917 et du chapitre 11, 1918.....		Billets à vue 6%..... 56,858,496.44
†Hypothèque couvrant emprunts ci-dessus.....		Diverses obligations et débetures..... 14,097,470.59
Total Canadian Northern.....	\$ 312,334,805.10	Diverses obligations et débetures..... 20,721,191.12
CHEMIN DE FER GRAND TRUNK—		
Emprunt 6%, crédit 478, 1920.....	\$ 25,000,000.00	Hypothèque en date du 16 novembre 1917.....
Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	55,293,435.18	Billets à vue 6%..... \$ 25,479,226.97
Emprunt 6%, crédit 137, 1922.....	23,288,747.15	Billets à vue 6%..... 56,646,816.12
Emprunt 4% du G. T. Pacific, chapitre 23, 1913, garanti par le Grand Trunk.....	15,000,000.00	Billets à vue 6%..... 23,288,747.15
Emprunts provisoires, remboursés par des émissions ultérieures de titres et emprunts garantis.....		Billet à vue 4%..... 15,000,000.00
Total Grand Trunk.....	\$ 118,582,182.33	Débetures 4% G. T. P..... 15,000,000.00
CHEMIN DE FER GRAND TRUNK PACIFIC—		
Obligations 3%, chapitre 24, 1913.....	\$ 33,048,000.00	Actions-débetures 4%..... 60,801,700.00
Emprunt 6%, chapitre 4, 1915.....	6,000,000.00	Obligations 6% comportant 2ème hypothèque sur matériel... 1,693,113.33
Emprunt 6%, crédit 441, 1916.....	7,081,783.45	Obligations 1ère hypothèque 3%..... \$ 33,048,000.00
Emprunt 6%, crédit 444, 1917.....	5,038,053.72	Obligations sterling 4%..... 7,499,952.00
Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	7,471,399.93	Hypothèque, 28 juin 1916.....
Avances du séquestre, C.P. 635, 26 mars 1919.....	45,764,162.35	Hypothèque, 18 octobre 1917.....
Intérêt garanti par l'État.....	8,704,662.65	Hypothèque, 18 octobre 1917.....
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Saskatchewan.....	2,898,536.98	Certificats du séquestre..... 53,339,162.74
Traité avec l'État en vertu du chapitre 71, 1903.....		Certificats de crémination, coupons détruits..... 8,698,170.42
Total Grand Trunk Pacific.....	\$ 116,006,599.08	Certificats de crémination, coupons détruits..... 2,925,723.88
		Capital-actions de la Grand Trunk Pacific Development Co.. 2,999,000.00

<i>Emprunts</i>		<i>*Billets et nantissements</i>	
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY—		{ Billet à vue 6% Canadian Northern.....	\$ 12,655,019.57
Emprunt 6%, crédit 139, 1923.....	\$ 24,550,000.00	{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific.....	3,313,530.01
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific.....	1,530,831.96
Emprunt 5%, crédit 137, 1924.....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern.....	1,318,315.86
		{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific.....	4,691,173.58
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific.....	1,530,822.24
Emprunt 5%, crédit 377, 1925.....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern.....	9,496,718.21
		{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific.....	Cr. 1,422,425.17
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific.....	1,530,802.80
Emprunt 5%, crédit 372, 1926.....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern.....	9,062,624.30
		{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific.....	Cr. 364,898.78
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific.....	1,530,880.56
Emprunt 5%, crédit 336, 1929.....	2,932,652.91	Billets à vue 5% Canadian National Railway Company.....	2,932,652.91
Emprunt 5% et 5¼%, chapitre 22, 1931.....	29,910,400.85	Billets à vue 5% et 5¼% Canadian National Railway Company.....	29,910,400.85
Emprunts 5¼%, chapitre 6, 1932.....	11,210,815.56	Billets à vue 5¼% Canadian National Railway Company....	11,210,815.56
Emprunt provisoire 1930, remboursé.....		{ 166,877.6379 parts du capital-actions du Grand Trunk Western Railroad.....	4,171,940.94
Moins: mise au point autorisée par la Loi sur la revision du capital, 1937.....	Cr. 1,666,897.57	{ Obligations-or provisoires 5% du Central Vermont Railway, Inc. comportant première et générale hypothèque.....	8,609,000.00
Total Canadian National Railway Company.....	\$ 96,936,971.75		
TOTAL DES EMPRUNTS.....	\$ 643,860,558.26		

*Les billets à vue et autres titres de créance ainsi que les valeurs en nantissement sont déposés pour bonne garde dans les voûtes du ministère des Finances, à Ottawa, excepté un montant de £5,307,000 (\$25,792,020) d'obligations 3 p. 100 1^{re} 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.

M. HATFIELD: Il y a encore des obligations perpétuelles en cours, n'est-ce pas? Je présume que vous ne pouvez pas vous en débarrasser.

M. VAUGHAN: Nous en avons parlé l'autre jour, monsieur Hatfield, mais vous n'étiez pas à la séance. Pendant la guerre, nous avons pu en liquider pour 325 millions de dollars à la faveur des ordonnances de dévolution du gouvernement britannique. Il ne reste plus beaucoup de ces obligations perpétuelles. N'avons-nous pas donné au comité un relevé à ce sujet?

M. COOPER: Oui, monsieur, nous avons dit que nous avons racheté pour 325 millions de dollars de valeurs perpétuelles depuis le début de la guerre, et qu'il en reste maintenant pour 12 à 13 millions.

M. PICARD: Elles ont presque toutes été rachetées.

M. COOPER: Oui, dans une proportion de plus de 95 p. 100.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il ne nous reste plus que le rapport des vérificateurs, vu que le ministre n'est pas ici pour faire étudier ses trois crédits. Voulez-vous que je demande à M. Matthews de présenter le rapport des vérificateurs? M. Bennett lira d'abord le rapport, et ensuite M. Matthews ou lui répondront aux questions posées.

M. FULTON: Le compte rendu ne devrait-il pas mentionner les titres de ces messieurs?

Le PRÉSIDENT: Ils représentent les vérificateurs officiels.

M. FULTON: Ce sont deux représentants de *George A. Touche and Company*?

Le PRÉSIDENT: Oui. Monsieur Bennett, vous avez la parole.

M. BENNETT:

Le 10 mars 1949.

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MONSIEUR LE MINISTRE DES TRANSPORTS,
OTTAWA, CANADA.

Monsieur le ministre,

Nous avons vérifié les comptes du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1948 en conformité de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1936, et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Dans nos rapports des années précédentes nous avons commenté sur certaines questions que nous ne mentionnerons pas cette année-ci en vue de la nomination de la Commission royale du transport.

PORTÉE GÉNÉRALE DE LA VÉRIFICATION

En quelques mots, notre vérification des comptes du réseau pour 1948 comprend:

- a) Examen des autorisations d'importantes dépenses d'après les décisions enregistrées des administrateurs, sanctionnées ensuite par des statuts, des arrêtés en conseil et des lois du Parlement;

- b) Preuves de vérification dans les bureaux de régions, propriétés exploitées séparément et quartier général du réseau, limitées à une coupe transversale des importantes dépenses autorisées;
- c) Examen portant sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne en général, exercé par le personnel de comptabilité du réseau. Sous ce rapport, nous collaborons avec les chefs de service de la comptabilité au quartier général et notre but commun est d'assurer au réseau le maximum de protection dans le contrôle intérieur des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toute sorte. Le réseau est protégé en outre au moyen de cautionnements par des compagnies d'assurance extérieures;
- d) Vérification de l'état des revenus et du bilan pour l'ensemble du réseau et certification.

La preuve de vérification comprend les bilans des différentes unités de comptabilité au Canada, aux États-Unis, à Londres (Angleterre) et Paris (France), avec états de revenus provenant des bureaux de recettes, régions, propriétés exploitées séparément et quartier général du réseau dont l'ensemble constitue le réseau national du point de vue exploitation.

Sauf dans le cas des Lignes aériennes Trans-Canada et de la Marine marchande du gouvernement canadien limitée qui n'est pas en cours d'exploitation, le réseau national ne possède pas suffisamment d'actions de ces filiales pour exercer un vote majoritaire et en conséquence ces compagnies ne sont pas traitées comme unités du réseau et nous ne vérifions pas leurs comptes. Dans quelques cas, ces comptes sont certifiés par des comptables publics, mais la plupart sont vérifiés par des comités mixtes composés de comptables du réseau national et de représentants d'intérêts extérieurs.

ÉTAT DES REVENUS DU RÉSEAU

Dépréciation et entretien

En ce qui concerne les propriétés immobilières "sujettes à dépréciation"—et comprenant, d'après la définition de l'ordonnance de 1943 de la *Interstate Commerce Commission*, ponts, édifices, gares, ateliers, etc., mais non la charpente de la voie—une réserve de dépréciation au taux mixte d'environ 1½ p. 100 a été créée au cours de l'exercice pour les lignes du réseau aux États-Unis, au moyen des comptes d'entretien de la voie et des constructions en conformité de ladite ordonnance, tandis que les lignes au Canada débitent à ces comptes la perte de valeur utile au moment du remplacement ou du retrait.

La charpente de la voie, composée de traverses, rails, matériaux de la voie et ballast, n'est pas classée par la *Interstate Commerce Commission* comme actif susceptible de réserve pour dépréciation; par conséquent la perte de valeur utile a été débitée aux compte d'entretien de la voie et des constructions au moment du remplacement sur les lignes du réseau au Canada et aux États-Unis.

La perte sur un abandon de ligne en 1948 a été débitée aux frais d'exploitation.

Une réserve de dépréciation a été créée pour le matériel des lignes du réseau au Canada et aux États-Unis. Le taux annuel de dépréciation de 3¼ p. 100 employé pour les rails des lignes au Canada est à peu près le même que les taux mixtes les plus récents adoptés par les chemins de fer de première classe aux États-Unis.

Outre les frais de dépréciation et ceux de perte de valeur utile débités au moment du remplacement ou du retrait, les comptes d'entretien comprennent en général le coût des réparations au jour le jour et les renouvellements partiels sur les lignes au Canada et aux États-Unis. Ces réparations et ces renouvellements partiels sont des frais reconnus d'entretien, que la comptabilité de dépréciation soit en vigueur ou non.

Au cours de 1948, la réserve pour entretien ultérieur a été utilisée pour un montant de 8 millions de dollars. L'entretien de la voie et des constructions a été crédité de \$4,500,000 et l'entretien du matériel de \$3,500,000.

Nous avons reçu de la part des fonctionnaires compétents et des membres de la direction, des certificats à l'effet que les propriétés immobilières, sous réserve de l'emploi du solde inutilisé de 17 millions de dollars dans la réserve pour entretien ultérieur, et le matériel ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de l'exercice et que, dans la mesure permise par les exigences du trafic, tous les retraits rendus nécessaires au cours de l'année par l'usage et la désuétude, ont été effectués et qu'avis en a été donné au service de la comptabilité.

Opérations du fonds d'assurance

Les opérations de l'exercice ont résulté en une perte nette de \$1,927,000, principalement par suite de l'incendie à Montréal des hangars à marchandises de Bonaventure. La somme de \$1,783,000 a été débitée au revenu du chemin de fer et créditée à la réserve, ce qui a été suffisant pour remettre la réserve à 12 millions de dollars, non compris un montant approximatif de \$1,486,000 mis de côté pour le règlement de gros sinistres en suspens.

BILAN D'ENSEMBLE

Actif

Les immobilisations des compagnies apportées dans les comptes du réseau national au 1^{er} janvier 1923 ont été soumises comme il convient à d'importantes réductions autorisées par la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux, 1937, mais aucune réduction semblable ne fut autorisée à cette époque sur les immobilisations de la Couronne dans les chemins de fer de l'État. Depuis le 1^{er} janvier 1923, les additions et les améliorations, moins les retraits du réseau, figurent au prix général de revient.

Les divers fonds spéciaux y compris fonds de capital et autres fonds de réserve, fonds pour entretien ultérieur, fonds d'assurance et fonds de la pension contractuelle, dont le total se chiffre à \$94,304,000, consistent en valeurs du Gouvernement et du réseau national, ainsi qu'en fonds liquides et diverses disponibilités. A la fin de l'année, la valeur courante des portefeuilles de ces fonds spéciaux excédait la valeur comptable qui est calculée au prix de revient pour les titres du Gouvernement et à la valeur au pair pour ceux du réseau. La portion de \$4,614,000 du fonds d'assurance placée en titres du réseau qui ne sont plus cotés à la Bourse par suite des ordonnances de dévolution du Royaume-Uni en temps de guerre, a été calculée au pair dans l'évaluation ci-dessus en fin d'année.

La valeur au pair des titres du réseau national dans les fonds spéciaux ci-dessus se chiffre à \$10,370,000 dont \$5,612,000 valeur au pair garantis par le gouvernement du Canada.

Les placements dans les filiales consistent en actions, obligations et avances relatives à des compagnies qui sont affiliées au réseau national sans en faire partie. Au cours de l'exercice, afin de réduire les charges fixes de la *Northern Alberta Railways Company*, la *Canadian National Railway Company* pour sa part, en collaboration avec la compagnie du Pacifique-Canadien, a échangé \$5,938,000 d'obligations pour des actions. A part les Lignes aériennes Trans-Canada, ce genre de placement hors liste a pour but, en commun avec d'autres chemins de fer, de procurer principalement des échanges de trafic et l'usage de termini. Les chiffres du bilan sont calculés au prix de revient ou, dans le cas de certains titres des États-Unis, à des prix inférieurs aux évaluations spéciales approuvées par la *Interstate Commerce Commission*. A part les Lignes aériennes Trans-Canada, les états financiers de 1948 publiés par les compagnies faisant l'objet des principaux placements indiquent que :

- a) Les filiales ont utilisé les fonds réalisés par la vente de leurs titres jusqu'au 31 décembre 1948 en immobilisations, achats de matériel et fonds de roulement.
- b) Le bénéfice pour l'ensemble est dans les environs de \$1,725,000 et les pertes d'à peu près \$553,000 en 1948. Ce dernier total comprend la perte de \$355,000 de la *Northern Alberta Railways Company*, dont la moitié a été prélevée à même le revenu du réseau national, et dont le chemin de fer Pacifique-Canadien est débité de l'autre moitié. La perte ne comprend pas de provision pour le paiement de l'intérêt sur les obligations de la compagnie, comme les années précédentes, attendu qu'il a été décidé d'y renoncer pour 1948.
- c) Il n'y a pas d'importants déficits dans ces compagnies au 31 décembre 1948. Il convient toutefois de juger cet état de choses sous le rapport des différentes méthodes de comptabilité relatives à la réserve de dépréciation des propriétés immobilières. En général, les principales filiales au Canada n'ont pas de réserve pour dépréciation, tandis que celles aux États-Unis en ont créé une depuis le 1^{er} janvier 1943, conformément aux dispositions de l'ordonnance à ce sujet de la *Interstate Commerce Commission*.

Les autres placements consistent en placements hors liste de différentes sortes y compris des placements dans des compagnies d'hôtels et d'élévateurs à grain effectués principalement en vue du trafic et évalués au prix de revient ou au-dessous. Le reste est représenté par des valeurs du gouvernement du Canada et du réseau (garanties par le Gouvernement) dont le cours à la fin de l'année excédait la valeur comptable calculée respectivement au prix de revient et à la valeur au pair.

Les placements temporaires de fonds liquides sont représentés par des obligations du gouvernement du Canada dont le cours à la fin de l'année excédait la valeur comptable calculée au prix de revient.

Les comptes à recevoir et à payer de toutes les catégories ont fait l'objet de preuves de notre part au moyen des registres subsidiaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres après la fin de l'année, des dossiers de départements et des pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes au moyen de communications directes avec les débiteurs et les créanciers.

Le chemin de fer a effectué un inventaire des matériaux et des approvisionnements au 30 septembre 1948, et à cet égard les fonctionnaires compétents nous ont remis des certificats à l'effet:

- a) Que les quantités ont été réellement comptées, pesées ou mesurées, ou bien estimées au bas mot quand il n'a pas été possible de les compter, peser ou mesurer, et
- b) Que la valeur d'inventaire est le coût en magasin basé sur la moyenne pondérée du prix des traverses, rails et combustible et sur le prix des plus récentes factures des nouveaux matériaux en magasin, et d'après l'utilité approximative ou la valeur marchande pour les matériaux usagés, démodés et au rebut, après avoir fixé un prix raisonnable selon leur état.

Pour faire concorder les chiffres du grand-livre au 30 septembre avec cet inventaire, un crédit de \$372,000 a été porté aux frais d'exploitation.

Les divers comptes débiteurs consistent principalement en montants à recevoir sur contrats pour ventes de terrains et en comptes à encaisser plus tard sur diverses affaires.

Les divers comptes d'ordre comprennent des réparations pour compte d'immobilisation à des wagons de voyageurs incomplètes à la fin de l'année, le coût non amorti de l'exploitation des carrières de ballast dont l'amortissement est effectué au fur et à mesure de l'emploi du ballast; la valeur approximative de récupération des matériaux non périssables dans les carrières de ballast et autres voies temporaires; les réclamations de fret acceptées et réglées avant de consulter les autres compagnies et d'autres comptes débiteurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

Passif

Les autres comptes créditeurs comprennent principalement les montants qui restent à payer sur les indemnités pour accidents du travail adjugées par les provinces d'Ontario et de Québec.

Réserves et autres comptes d'ordre

La réserve pour dépréciation du matériel des Lignes au Canada se chiffre à \$112,858,000. De 1941 à 1944, un montant de \$21,500,000 a été fourni pour parer à l'usure additionnelle due au grand trafic des années de guerre. Pendant l'exercice, la pleine valeur au grand-livre des retraits de matériel, moins récupération, a été débitée à cette réserve, et la part de propriétaire n'a pas été débitée de la portion de cette dépréciation avant 1940.

Les autres comptes d'ordre comprennent la portion approximative des ports-payés en transit; l'excédent des recettes sur les prévisions de fin d'année portées en suspens; le montant approximatif pour accidents de personnes; le montant approximatif pour responsabilité en cas d'excédents de réclamations, et d'autres comptes créditeurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

Dans les cas de monnaies étrangères, les comptes du bilan du réseau sont généralement convertis comme suit:

- a) Dollars des États-Unis
—au taux du pair du dollar
- b) Livres sterling
—à l'ancien taux du pair de \$4.86 $\frac{2}{3}$ la livre

c) Francs français

—à environ 15 francs par dollar pour le placement initial dans l'Hôtel Scribe et 300 francs par dollar pour les comptes du fonds de roulement.

Les montants mentionnés au présent rapport sont exprimés en milliers de dollars.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, désirez-vous discuter cette partie du rapport avant que M. Bennett donne lecture du rapport de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*?

M. HAZEN: Dans le rapport dont vous venez de donner lecture signalez-vous à l'attention des mesures remédiatrices quelconques que le réseau pourrait prendre?

M. MATTHEWS: Monsieur Hazen, nous avons traité quelque peu longuement dans notre rapport de 1947 de questions qu'il importait, avons-nous pensé, de porter à l'attention du Comité et du Parlement. Ainsi que nous le disons dans le deuxième paragraphe du rapport de la présente année toutes ces questions se rattachent directement ou indirectement à des sujets déferés à la commission royale sur le transport. Aussi, nous ne formulons pas de recommandations précises dans le rapport de la présente année.

M. HAZEN: J'ai noté l'affirmation que vous avez faite au paragraphe 2, mais l'article 13 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien dit que les vérificateurs signaleront dans leur rapport annuel toutes affaires qui, à leur avis, exigent considération ou remède.

Or, je suppose que vous avez fait entrer cette disposition en ligne de compte quand vous avez rédigé votre rapport et vous y avez incorporé ce paragraphe. Il va sans dire qu'il s'agit de savoir si vous vous conformez à la Loi quand vous présentez votre rapport sous cette forme, étant donné la disposition précise de la Loi?

M. MATTHEWS: Oui, nous croyons que nous nous y conformons, monsieur Hazen, parce que nous avons depuis des années présenté dans notre rapport au Parlement, et pour étude par ce Comité, des questions auxquelles nous songeons quand nous donnons suite à cette disposition en particulier. Étant donné que nous avons traité de ces questions de façon très détaillée en 1947 et que la commission royale en est maintenant saisie, il nous a semblé qu'il n'y avait pas lieu de discuter le pour et le contre à cette étape et qu'il suffisait de signaler la situation à votre attention. Le rapport que ma firme a présenté sur les opérations de 1947 est du domaine public et il est loisible à ce Comité et au Parlement de la discuter en tout temps.

M. HAZEN: Je ne veux pas critiquer outre mesure, et il se peut que je n'examine pas la question sous son vrai jour, mais dans le présent rapport vous vous servez de l'expression: "Dans nos rapports des années précédentes..." et vous ne faites aucune allusion précise au rapport de 1947. Je suppose qu'il faudrait qu'un membre de ce Comité qui lit le présent rapport consulte tous les rapports précédents afin de savoir à quoi s'en tenir sur les recommandations?

M. MATTHEWS: Non, il n'aurait pas à s'imposer cette tâche. En fait, nous avons limité les recommandations au rapport de 1947. La partie du rapport de 1947 qui traite de la ligne de conduite en matière de comptabilité de dépréciation

et des règlements relatifs à la comptabilité uniforme fait encore allusion au rapport de 1946 dans lequel nous discutons la question de façon assez détaillée. A vrai dire, on peut relever toute la matière pertinente dans le rapport de 1947. Nous avons pris pour attitude, monsieur Hazen, qu'il n'y avait pas lieu de cheminer encore une fois par des sentiers battus, et qu'il suffisait de s'en rapporter au rapport de 1947.

M. FULTON: Les questions que vous avez signalées à l'attention en 1947 et 1948 en sont exactement au même point où elles en étaient quand vous en avez parlé; aussi, s'il y a lieu d'y apporter des changements il ne ressortira qu'à la commission royale de formuler des recommandations à ce sujet?

M. MATTHEWS: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser d'autres questions?

M. FULTON: Quelles sont les filiales mentionnées au bas de la page 1? Pourriez-vous me dire où je puis en trouver la liste?

M. BENNETT: Elles sont inscrites à la page 22 du rapport annuel.

M. FULTON: Ce paragraphe fait voir les compagnies constituant le réseau mais il ne mentionne qu'une filiale, les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. BENNETT: Si vous vous reportez à la page 22, au milieu de la page, vous y noterez: "Immobilisation dans les filiales".

M. FULTON: Ah! oui, c'est parfait. Quelle est la situation en ce qui concerne la valeur au pair des titres mentionnés dans le troisième paragraphe à la page 3. Vous dites: "la valeur au pair des titres du réseau National dans les fonds spéciaux ci-dessus se chiffre à \$10,370,000 dont \$5,612,000 valeur au pair garantis par le Gouvernement du Canada". Voudriez-vous faire des observations sur la valeur réelle du solde non garanti?

M. MATTHEWS: Monsieur Fulton, ce paragraphe ne figure au rapport que pour la gouverne générale du Comité, afin d'indiquer dans quelle mesure les titres d'unités du réseau sont inscrits dans le groupe de comptes mentionnés. Ainsi que je m'en souviens, le solde des titres du réseau est constitué de titres requis pour le compte du fonds d'assurance et en conformité de l'ordonnance de dévolution du Royaume-Uni relative aux titres. Tel que nous le mentionnons dans cette partie du rapport, vu que ces titres ne sont plus cotés à la Bourse il serait naturellement difficile de dire quelle serait leur valeur de bourse s'ils y étaient encore cotés. Il s'agit simplement de signaler le sujet à votre attention afin que vous sachiez jusqu'à quel point ces chiffres totaux comprenaient des titres d'unités du réseau non garantis par le Gouvernement.

M. FULTON: En vertu de quelle autorité a-t-on renoncé à l'intérêt sur les obligations de la *Northern Alberta Railways Company* que vous mentionnez à l'alinéa b) à la page 3?

M. BENNETT: La *Northern Alberta Railways Company* appartient en commun au Pacifique-Canadien et au National-Canadien.—chaque compagnie détient 50 p. 100 des obligations. En qualité de propriétaires et d'obligataires ils ont renoncé à l'intérêt exigible par rapport à la présente année.

M. FULTON: Je comprends parfaitement qu'ils y ont renoncé, mais pourquoi? Est-ce que cela ne compliquera pas l'exposé de la situation exacte de la compagnie? Je demande un renseignement précis et je veux savoir s'ils sont autorisés à agir de la sorte.

M. BENNETT: Monsieur Fulton, je crois que l'autorité tient à la décision des propriétaires qui ont renoncé à l'intérêt.

M. MATTHEWS: Ce sont les conseils d'administration qui ont pris une décision à cet égard, monsieur Fulton. Nous ne pourrions peut-être pas expliquer pleinement le motif de cette décision, mais la décision fut sanctionnée par le conseil d'administration et on a renoncé à l'intérêt exigible pour l'année 1948.

M. FULTON: Supposons que la *Northern Alberta Railways Company* réalise des bénéfices appréciables dans les années à venir, sera-t-il possible de récupérer ces arriérés d'intérêt, ou la somme est-elle définitivement perdue?

M. MATTHEWS: M. Cooper dit que la somme est sujette à rappel à une date ultérieure.

M. FULTON: Sujette à quoi?

M. MATTHEWS: M. Cooper dit que la somme est sujette à récupération à une date ultérieure si l'intérêt est gagné.

M. FULTON: La compagnie se trouve-t-elle dans la même situation que si le gouvernement cherchait à se faire autoriser à renoncer à de l'intérêt que lui doivent les Chemins de fer Nationaux du Canada?

M. MATTHEWS: Non, les conséquences ne sont pas les mêmes parce que si l'intérêt était imputé à la *Northern Alberta Railways Company* il faudrait que le National-Canadien fournisse la somme et se fasse rembourser plus tard. En termes de chiffres et comparativement aux Chemins de fer Nationaux du Canada il en résulte que la perte d'exploitation de la *Northern Alberta Railways Company* est réduite, mais du point de vue espèces il n'y a pas de différence, en raison du fait que deux intéressés participent également à l'exploitation et si vous exigez l'intérêt il faut qu'il soit acquitté. Cette opération ne modifie en rien la situation des Chemins de fer Nationaux du Canada en termes d'espèces, mais elle influe, cependant, sur les chiffres de profits et pertes. Nous signalons la chose à votre attention afin que vous y trouviez l'explication si vous comparez les chiffres de la présente année à ceux de 1947.

M. JACKMAN: La *Northern Alberta Railway Company* n'est pas la compagnie que nous avons acquise l'an dernier?

M. MATTHEWS: Non.

M. JACKMAN: C'était la compagnie manitobaine. Ce chemin de fer-ci est-il celui dont une moitié des obligations et de la part de propriétaire appartient au National-Canadien et l'autre moitié au Pacifique-Canadien?

M. MATTHEWS: Oui, c'est une entreprise à parts égales, les actions, les obligations et l'exploitation.

M. JACKMAN: Sous tous rapports?

M. MATTHEWS: Oui.

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

M. HAZEN: Tous ces titres du réseau national sont-ils garantis par le gouvernement? Ma question se rattache à l'exposé au bas de la page 2 concernant les divers fonds.

M. MATTHEWS: Non, ce ne sont pas tous des titres garantis. Tel que je l'ai déjà mentionné, particulièrement au sujet des assurances, ils ont acquis au cours des années quelques-uns de ces titres qui se rapportaient à l'ordonnance de dévotion du Royaume-Uni, mais en général ils n'étaient pas garantis; cependant, une très forte proportion des titres en portefeuille est garantie par l'État.

M. HAZEN: La plupart des titres du réseau national que vous détenez pour le compte de ces divers fonds, le fonds pour entretien ultérieur, le fonds d'as-

surance et le fonds de la pension contractuelle, sont-ils garantis? Quelle proportion est garantie?

M. MATTHEWS: Je n'en ai pas un état détaillé.

M. HAZEN: Les titres non garantis sont-ils négociables en bourse? Y aurait-il un marché pour ces titres s'il fallait que vous les vendiez?

M. MATTHEWS: Ainsi que nous l'avons signalé, les titres faisant partie du fonds d'assurance ne sont plus cotés à la Bourse depuis que le gouvernement britannique a cédé des titres en dévolution et le gouvernement canadien s'en est porté acquéreur, et en définitive ces titres ont été versés au fonds d'assurance des Chemins de fer Nationaux du Canada. Je suppose qu'il s'agirait de les faire coter à la Bourse de nouveau.

M. HAZEN: Êtes-vous satisfait de compter des titres dans ces fonds?

M. MATTHEWS: Je ferais observer, monsieur Hazen, que le portefeuille des titres du réseau National-Canadien soutiendra, à mon avis, la comparaison avec tout autre portefeuille de placements dont j'ai connaissance. En fait, virtuellement tous les titres sont des titres garantis par le gouvernement fédéral, exception faite des titres dits inter-réseaux, et les titres inter-réseaux comptent pour 10 millions de dollars dont 5 millions de dollars sont garantis. Dans l'ensemble, le portefeuille de placements des Chemins de fer Nationaux du Canada constituerait un très bel atout aux mains de plusieurs compagnies de placement.

M. JACKMAN: Relativement à l'administration du fonds pour assurances, la perte l'an dernier principalement par suite de l'incendie des hangars à marchandises de Bonaventure s'est chiffrée à \$1,927,000. On mentionne, je crois, que la somme de \$1,783,000 a été débitée au revenu du chemin de fer et créditée à la réserve, ce qui a été suffisant pour rétablir la réserve à 12 millions de dollars. M. Vaughan a dit ce matin que l'incendie de cette gare a occasionné une perte variant de 3 à 4 millions de dollars.

M. COOPER: L'incendie des hangars à marchandises de Bonaventure a causé une perte de 2 millions de dollars environ.

M. JACKMAN: Combien en coûterait-il pour reconstruire la gare?

M. COOPER: Le coût de reconstruction n'a rien à voir au fonds d'assurance.

M. JACKMAN: Je veux savoir si vous portez trop d'assurance ou insuffisamment d'assurance d'après votre propre fonds?

M. COOPER: Nous nous proposons de construire un hangar-terminus à marchandises moderne en remplacement de l'ancien. Le hangar-terminus moderne différera grandement de celui qui a été incendié. Le hangar incendié a coûté \$300,000 environ. Presque toutes les pertes subies du fait de l'incendie de Bonaventure se rapportaient à des wagons à marchandises et aux marchandises qu'ils contenaient plutôt qu'aux hangars mêmes.

M. JACKMAN: Alors, les pertes relatives aux hangars à marchandises de Bonaventure dont il est fait mention seulement dans le présent rapport comprendraient aussi du matériel roulant?

M. MATTHEWS: Il s'agit des pertes résultant de la destruction des hangars à marchandises.

M. JACKMAN: Il ne s'agit pas uniquement des hangars à marchandises.

M. MATTHEWS: C'est exact. Les pertes se sont rapportées surtout aux marchandises. Quand nous tenons compte de l'âge de la gare Bonaventure et si nous nous reportons à l'époque où les hangars détruits ont été construits, nous

constatons qu'il n'y a plus aucun rapport entre le coût primitif et tout projet de reconstruction à l'heure actuelle. Il a été incendié une partie relativement minime d'une gare qui date de soixante-quinze ans. Il est manifeste que le coût de cet immeuble n'aurait absolument aucun rapport à la construction de nouvelles installations complètes de gare à Bonaventure. En fait, ce sont des marchandises qui ont constitué la principale perte dans cet incendie.

M. JACKMAN: Qui souscrit le risque au chapitre des marchandises?

M. MATTHEWS: Les pertes sont acquittées à même le fonds d'assurance. Le fonds existe pour cette fin, la compensation des pertes causés par le feu.

M. JACKMAN: Combien de risques ce fonds de 12 millions de dollars couvre-t-il?

M. MATTHEWS: Eh bien, monsieur Jackman, il couvre la plupart des biens du réseau du National-Canadien. Tel que nous vous l'avons mentionné par les années passées il y a quelques propriétés spéciales dont l'assurance est confiée à des assureurs de l'extérieur, telles que le paquebot *Prince George*, le bac transbordeur *Grand Trunk-Milwaukee*, le bac transbordeur *Ontario*, le bac transbordeur de l'Est, et quelques autres propriétés, mais en général ce fonds d'assurance de 12 millions de dollars s'applique à tous les risques d'incendie du réseau. Je crois que l'administration de ce fonds a donné de très bons résultats au cours des années, et il faudrait qu'il se produise un grand désastre pour épuiser les 12 millions de dollars qu'il renferme. Je suppose qu'en examinant ce fonds il faut tenir compte des résultats réels. Il a donné de bons résultats.

M. JACKMAN: Les 12 millions de dollars ont été constitués d'année en année?

M. MATTHEWS: Eh bien, monsieur Jackman, le fonds a été constitué dans les premières années et il se maintient à 12 millions de dollars depuis plusieurs années. Le montant n'a pas été changé. En d'autres termes, le fonds a compensé toutes les pertes subies, mais règle générale, l'administration du fonds d'assurance produit certains bénéfices. Si vous vous souvenez de discussions que nous avons eues à ce sujet dans le passé, je vous ai dit que ces bénéfices sont portés au crédit du compte des revenus, le même compte duquel cette perte est débitée. Je crois que nous devons toujours considérer le fonds comme une mesure de protection contre quelques pertes extraordinaires causées par un sinistre. Il n'y a pas eu de fortes pertes depuis la constitution du fonds en 1923.

M. JACKMAN: Est-ce que le revenu dérivé de ce fonds de 12 millions de dollars suffit à acquitter les pertes subies ou bien une somme est-elle affectée annuellement à ce fonds au lieu de primes d'assurance?

M. MATTHEWS: Non, monsieur Jackman. Tout comme nous vous l'avons dit par les années passées, les frais d'exploitation ne sont pas imputés en général avec l'ensemble des risques. Des frais d'exploitation sont imputés à certains risques, ainsi que je m'en souviens, par rapport au *Grand Trunk Western*, mais en général on a cessé d'imputer des frais d'exploitation il y a plusieurs années parce que le fonds avait été établi à un chiffre que nous avons jugé satisfaisant, en nous appuyant sur l'expérience, pour répondre à tous les besoins à moins d'un incendie très désastreux.

M. JACKMAN: Comment calculez-vous la somme de \$1,783,000 imputée au compte du revenu et portée au crédit de cette réserve d'assurance?

M. MATTHEWS: Ce fut le chiffre de la perte.

M. JACKMAN: Vous soldez simplement vos pertes?

M. MATTHEWS: Cette somme représente la perte causée par l'incendie.

M. JACKMAN: Et la perte s'est chiffrée à une somme approximative de \$1,927,000, et cette somme a suffi pour rétablir le fonds au niveau de 12 millions de dollars.

M. MATTHEWS: Oui pour compenser la perte de la gare par suite de l'incendie.

M. JACKMAN: En d'autres termes, vous êtes bien certain que la somme de 12 millions de dollars constitue une réserve d'assurance suffisante nonobstant que les valeurs de remplacement ont augmenté sensiblement en ces dernières années?

M. MATTHEWS: Eh bien, monsieur Jackman, nous avons mentionné ce fait dans notre rapport au parlement l'an dernier. Nous avons signalé à votre attention que les régisseurs des Chemins de fer Nationaux avaient étudié la question de savoir, et nous avons pensé à bon droit, si les 12 millions de dollars constituaient une réserve suffisante au regard des frais de remplacement plus élevés. Or, je crois que les régisseurs ont étudié cette question à deux reprises et jusqu'à présent nulle décision n'a été prise d'augmenter la somme de 12 millions de dollars. En théorie, il serait facile de soutenir que si les 12 millions de dollars constituaient une somme suffisante pendant une période de dix ans antérieurement à la période d'inflation qu'elle devrait être relativement plus élevée dans une période d'inflation. Nous avons signalé cela à votre attention dans le passé, nous en avons fait une mention précise en 1947, mais vu les antécédents du fonds je ne crois pas que nous puissions soulever de doutes sérieux à ce sujet.

M. JACKMAN: Alors, vous êtes satisfait?

M. MATTHEWS: A moins d'un gros désastre. Nous pouvons peut-être être les victimes d'un incendie désastreux. Ce montant d'assurance ne nous cause pas de grands soucis.

M. NICHOLSON: Je me demande si M. Matthews pourrait faire quelques observations sur la ligne de conduite que suivent les chemins de fer américains de la classe I. Ont-ils un compte d'assurance en fidéicommiss?

M. MATTHEWS: Quelques-uns en ont un.

M. NICHOLSON: Ou bien s'assurent-ils avec des particuliers?

M. MATTHEWS: Chaque réseau établit sa propre ligne de conduite. Vous constaterez peut-être que le même régime existe dans le domaine de l'industrie. Vous releverez que certaines compagnies importantes pourvoient à leur propre assurance. Chaque corporation établit son propre régime; il n'y a pas de règle formelle applicable.

M. JACKMAN: Étant donné les antécédents...

M. MATTHEWS: Étant donné les antécédents des Chemins de fer Nationaux du Canada il en résulte une économie marquée.

M. JACKMAN: Les actionnaires préféreraient que le risque soit assumé de cette façon au lieu d'avoir fait souscrire l'assurance sur la gare autrement?

M. MATTHEWS: Oui, certainement. Si vous calculez le chiffre de primes d'assurance pendant vingt-cinq ans par rapport à tous les risques assurables des Chemins de fer Nationaux du Canada, vous constaterez qu'elles auraient constitué une somme fort considérable à cette heure. Les Chemins de fer Nationaux du Canada réalisent une économie très marquée.

M. FULTON: Relativement au filiales je note à la page 1 que vous n'en faites pas une vérification à l'exception des Lignes aériennes trans-Canada. J'en conclus que vous avez dû examiner de près leurs états vérifiés et seriez en

mesure de dire ce que vous pensez de la valeur des parts de propriétaires dans ces compagnies dont l'inscription dans les livres des Chemins de fer Nationaux s'établit à 64 millions de dollars.

M. MATTHEWS: Prenez-les individuellement et voyons en quoi consistent leurs fonctions, monsieur Fulton. Je crois qu'il importe de tenir compte que des placements dans des filiales s'y trouvent pour répondre aux fins désignés. Je crois qu'un placement spontané de cette nature est effectué de concert avec d'autres chemins de fer principalement dans le but d'obtenir les avantages qui découlent de l'échange du trafic et des installations de têtes de ligne. Ils ne constituent pas des placements dans le sens qu'une compagnie de placement pourrait effectuer un placement dans le but d'en retirer des revenus.

M. FULTON: Je comprends cela, mais ils sont inscrits pour une somme définie dans le bilan de la compagnie.

M. MATTHEWS: Prenons les *Toronto Terminals* et la *Northern Alberta Railways*. Les *Toronto Terminals* constituent une entreprise exploitée en commun par le Pacifique-Canadien et le National-Canadien. Il s'agit en l'occurrence d'une gare dite union. Le coût de l'entretien et de l'exploitation de cette gare est réparti entre les deux chemins de fer. Or, comment établiriez-vous la valeur de ce placement sur une base différente de la valeur de placement que constituent, disons, les têtes de ligne de Montréal que le Canadien-National possède en propre. Je crois, monsieur Fulton, que si nous analysons les fonctions de ces compagnies nous devons faire notre propre estimation de ce genre d'exploitation.

M. FULTON: Je ne révoque pas en doute l'estimation établie. Je vous demande simplement de formuler une opinion raisonnable. Je vous demande si vous estimez que ces filiales sont inscrites suivant leur juste valeur.

M. MATTHEWS: Que constitue, à votre avis, la juste valeur de la gare union de Toronto?

M. FULTON: Je ne le sais pas. Je vous le demande.

M. MATTHEWS: Il est manifeste que les termini de Toronto constituent un actif indispensable. Quant au *Northern Alberta Railways*, je crois qu'il faut envisager l'exploitation de cette ligne à la lumière de son apport à l'économie de cette partie de l'Alberta. Vous connaissez les résultats de l'exploitation de la *Northern Alberta Railways*. Nous vous les présentons chaque année. Mais il convient peut-être de juger ces résultats par ce qu'ils valent à notre économie nationale dans cette partie du pays.

M. FULTON: Laissez-moi citer un exemple en particulier à l'appui de mon raisonnement. Je relève à la page 22 du rapport annuel sous la rubrique *Avances* un poste de \$2,827,980.71 par rapport à la *Chicago and Western Indiana Railroad Company*.

M. MATTHEWS: C'est une compagnie très prospère.

M. FULTON: C'est un des postes compris dans le total de \$64,547,637.11. Estimez-vous que cette somme constitue une inscription comptable raisonnable par rapport à cette avance? En d'autres termes, pensez-vous que les chances sont bonnes de rentrer dans les fonds que cette somme représente?

M. MATTHEWS: Cela constitue, je crois, un bon arrangement pour l'exploitation en commun avec les cinq chemins de fer des États-Unis. Pour ce qui regarde les avances faites au *Chicago and Western Indiana Railroad Company*, je les approuverais.

M. FULTON: Vous nous répondez dans l'affirmative à cette question. Je vous posais simplement une question de portée générale afin de connaître votre opinion sur la valeur à laquelle ces placements dans les filiales sont inscrits. Si votre firme les a examinés et vous êtes satisfait qu'ils sont inscrits pour une valeur raisonnable, alors je suis satisfait du bilan des Chemins de fer Nationaux du Canada et persuadé que c'est un tableau fidèle. Mais si vous dites que vous entretenez des doutes quant à un ou deux, alors nous devrions peut-être nous en enquérir davantage.

M. MATTHEWS: Nous avons 25 millions de dollars environ d'engagés dans les Lignes aériennes Trans-Canada. A notre avis, les Lignes aériennes Trans-Canada constituent un bon actif dans ce pays. Il suffit de voyager par les lignes aériennes mondiales pour se rendre compte dans quelle mesure les Lignes aériennes Trans-Canada influent sur la réclame en faveur du Canada. On pourrait dire, comment jugez-vous la valeur. Si vous me demandez mon opinion sur la valeur d'un placement du point de vue commercial, je ne me renseignerais que sur un point, celui de la capitalisation des gains. Mais nous tenons compte d'autres facteurs dans ce cas-ci et c'est la raison pour laquelle il faut que je vous indique clairement nos méthodes d'estimation.

M. FULTON: Je demandais votre opinion sur le chiffre de \$64,547,637.11 au bilan concernant le placement et les filiales. Voilà en quoi consistait ma seule question. Je n'ai pas la compétence de discuter avec vous. Et si vous dites oui ou non, je me rallierai à votre opinion.

M. MATTHEWS: Eh bien, monsieur Fulton, je soutiens que votre question n'en est pas une à laquelle il est possible de répondre oui ou non sans explication. Vous m'avez demandé si nous étions satisfaits de la valeur attribuée à ces placements. Aussi, afin de vous répondre loyalement, il faut que je vous explique les raisons pour lesquelles nous sommes satisfaits de la valeur établie. Si vous m'aviez posé la même question relativement à des institutions commerciales ou à des placements dans des entreprises commerciales, je serais contraint de vous dire que les Lignes aériennes Trans-Canada, par exemple, n'ont pas réalisé de bénéfices cette année. Or, commenceriez-vous à capitaliser le déficit ou les gains de l'organisme comme vous le feriez dans le cas d'une entreprise commerciale? Nous disons qu'à notre avis, eu égard aux motifs pour lesquels ces placements ont été effectués et compte tenu de la manière dont les déficits annuels sont soldés, cela représente un placement en propriétés et en matériel. Aussi, pour ces causes, nous estimons qu'ils constituent des placements convenables par les Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. FULTON: Je comprends, et bien que je n'essaie pas de vous mettre des paroles à la bouche, monsieur Matthews, serait-il exact de dire que si je vous serrais de plus près vous seriez peut-être obligé de dire que le chiffre de \$64,547,637. Il ne représente pas la valeur réelle des placements.

M. MATTHEWS: Cette somme représente une valeur de placement définie en dollars parce que des déficits ne sont pas imputés au placement. Ainsi que nous l'avons mentionné, il n'existe pas de barême en matière de déficits corporatifs. Dans le cas des Lignes aériennes Trans-Canada la somme est votée, et dans le cas de la *Northern Alberta Railways* la somme requise est versée chaque année. Les termini de Toronto n'accusent pas de déficit d'exploitation, ils partagent tout simplement les frais. Ainsi, on peut dire que le placement dans les filiales représente les sommes qui y ont été engagées en premier lieu, et que n'effacent pas les pertes. Par contre, la situation serait tout autre si les bilans de ces com-

pagnies faisaient voir de fortes accumulations de déficits qui n'avaient pas été soldés chaque année. Eu égard aux fins pour lesquelles les placements ont été effectués je crois les valeurs données sont bien établies.

M. FULTON: Je dégage de ce que vous dites que vous vérifiez les livres de ces compagnies ou leurs états annuels d'assez près pour que vous soyez satisfaits sur ce point.

M. MATTHEWS: Oui. Nous obtenons leurs états annuels chaque année et nous examinons les rapports vérifiés conjoints de leurs opérations.

M. HATFIELD: Quelle est la valeur des nouveaux termini de Montréal. A quel chiffre inscrivez-vous la valeur des nouveaux termini de Montréal?

M. MATTHEWS: On trouvera ce chiffre dans le compte des immobilisations du réseau. Il ne figure pas dans ce rapport-ci.

M. HATFIELD: Oui, mais quelle est la valeur des termini de Montréal, combien ont-ils coûté?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas les détails du coût ici.

M. MATTHEWS: Je dirais approximativement 25 millions de dollars à 30 millions de dollars. Mais la somme n'est pas mentionnée dans les chiffres du présent rapport, monsieur Hatfield.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser d'autres questions concernant le bilan du National-Canadien?

M. JACKMAN: On m'informe qu'en votre qualité de vérificateurs vous n'êtes intéressés qu'au prix de revient par rapport aux immobilisations dans les filiales. Il n'a pas été augmenté par une accumulation quelconque de déficits ou diminué par quelque défalcation de bénéfices. Pour ce qui regarde les Lignes aériennes Trans-Canada vous êtes intéressés seulement au prix de revient; aussi, que diable sa valeur sociale, ou sa valeur de réclame ou encore sa valeur nationale a-t-elle à voir à la comptabilité?

M. MATTHEWS: M. Fulton m'a posé une question concernant la valeur. Aussi longtemps que les chemins de fer Nationaux du Canada auront 25 millions de dollars engagés dans les Lignes aériennes Trans-Canada ou dans quelque autre institution, ils seront intéressés aux conditions et aux perspectives d'exploitation de cette compagnie. C'est tout. Aussi longtemps que les Lignes aériennes Trans-Canada figurent au portefeuille des Chemins de fer Nationaux du Canada, je crois que ces facteurs ont une portée très marquée parce que si les Lignes aériennes Trans-Canada ne constituaient pas une entreprise heureuse il faudrait alors s'enquérir de la valeur de l'immobilisation.

M. JACKMAN: Je fais tout simplement suite à la question posée par M. Fulton. Je crois qu'il voulait savoir si les placements dans les filiales se chiffraient à \$64,547,637.11. Il n'y a pas de doute quant à la somme qu'elles ont coûté. Une somme a été déboursée au compte des diverses propriétés quand on en a fait l'acquisition, et depuis ce temps des déficits ou des bénéfices ne les ont pas modifiées. Nous savons, en particulier, ce que vaut une des filiales, la somme pour laquelle elle est inscrite dans les livres. Mais je soutiens que c'est une modalité inexacte. Je crois que quelques-unes valent plus et d'autres moins. Il doit en être ainsi. Nous savons que les Lignes aériennes Trans-Canada valent 25 millions de dollars. Je crois que l'état que vous avez présenté provoque une discussion sur ce qui constitue une valeur. Voici la valeur comptable. Que constitue pour nous la valeur économique des Lignes aériennes Trans-Canada? Est-ce la somme que vous pourriez toucher si vous

les vendiez. Quelqu'un serait peut-être disposé à verser une jolie somme pour s'en porter acquéreur même si leur exploitation accuse actuellement un déficit. Tout ce que nous pouvons dégager de ce chiffre de \$64,547,637 c'est que l'on a versé à une époque quelconque cette somme pour faire l'acquisition de cet actif. Il n'existe pas de rapport essentiel entre cette somme et la valeur actuelle. N'est-ce pas vrai?

M. MATTHEWS: Je ne crois pouvoir ajouter quoi que ce soit à ce que j'ai dit.

M. JACKMAN: Je voudrais poser une question concernant des observations à la page 2 de votre rapport quand vous dites dans le septième paragraphe:

Nous avons reçu de la part des fonctionnaires compétents et des membres de la Direction, des certificats à l'effet que les propriétés immobilières, sous réserve de l'emploi du solde inutilisé de 17 millions de dollars dans la réserve pour entretien ultérieur, et le matériel ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de l'exercice et que, dans la mesure permise par les exigences du trafic, tous les retraits rendus nécessaires au cours de l'année par l'usage et la désuétude, ont été effectués et qu'avis en a été donné au service de la comptabilité.

Ce paragraphe renferme-t-il quelque chose que vous voudriez porter particulièrement à notre attention indépendamment du fait que le solde de 17 millions de dollars dans la réserve pour entretien ultérieur est resté inutilisé. Vous ne vous préoccupez pas de l'état matériel de la propriété ou de l'efficacité ou de la sécurité du matériel roulant. Puis-je vous demander pourquoi vous signalez à l'attention l'état à la page 4 sous la rubrique Réserves et autres comptes d'ordre. Que signifie ce premier paragraphe? Pourquoi le signalez-vous à notre attention?

M. MATTHEWS: Pour la raison, monsieur Jackman, que par les années passées, avant 1940, la dépréciation non accumulée par rapport au matériel mis au rencart était imputée à la part de propriétaire à titre de perte au compte d'immobilisation. Cependant, à commencer cette année, elle a été imputée à la réserve même parce que ce procédé est jugé maintenant constituer le procédé convenable vu que la réserve a pris de telles proportions qu'elle devrait être en mesure de pourvoir à cette dépréciation non accumulée antérieurement à 1940 au chapitre des retraits annuels. Nous vous signalons simplement un changement apporté au régime de comptabilité.

M. JACKMAN: Et approuvez-vous ce changement?

M. MATTHEWS: Absolument.

M. JACKMAN: Je ne crois pas comprendre cette modalité à fond, mais je la comprendrai peut-être après avoir lu vos remarques.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous discuter le rapport davantage?

M. FULTON: Pourquoi le numéraire sterling est-il inscrit au taux de \$4.86 $\frac{2}{3}$ plutôt qu'au taux de \$4?

M. MATTHEWS: Vous voulez dire au lieu de l'être au taux de \$4.03.

M. FULTON: Oui.

M. MATTHEWS: Les chemins de fer ont toujours converti leurs soldes sterling sur cette base, monsieur Fulton.

M. FULTON: Que dire de la conversion du sterling à ce taux quand le taux officiel du gouvernement canadien est de \$4.03? L'inscription ici au taux de \$4.86 nous permettra-t-il d'apprécier le bilan sous son vrai jour?

M. MATTHEWS: Je crois que c'est une question d'opinion que celle d'établir en quoi consisteront la liquidation définitive de ces soldes et la tendance qu'accusera la valeur du sterling. Cette question de soldes de numéraire devient une affaire fort compliquée à travers le monde, monsieur Fulton.

M. FULTON: En quoi consiste la pratique normale?

M. MATTHEWS: Je dirais qu'il n'existe pas de pratique normale. Elle varie. Cela dépend de la conception que se fait la compagnie individuelle de la valeur qu'elle attribue en définitive à la liquidation des devises étrangères. Or, je songe à une autre compagnie qui possède des soldes répartis ici et là dans plusieurs pays. Elle est particulièrement pessimiste quant à l'avenir des devises dans ces pays. Mais nous indiquons clairement chaque année que le réseau a pour programme de convertir au sterling au taux de \$4.86. Je crois que c'est une question d'opinion. Je ne voudrais pas proposer une règle de conduite inflexible. La question des devises étrangères est très complexe et un grand nombre de facteurs y entrent en ligne de compte. Vous pourriez peut-être dire que, dans l'ensemble, les chances sont que plus de compagnies convertiraient à un taux qui pourrait être considéré comme voisin du taux courant ou du cours libre du change. Les chemins de fer Nationaux du Canada ont toujours accepté ce régime. Quant à nous, nous ne croyons pas qu'il y a lieu de trouver à rédire à ce régime parce que les sommes en jeu ne sont pas élevées.

Le PRÉSIDENT: En avons-nous fini avec ce sujet, messieurs?

Quelques VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous nous occuper maintenant de la *Canadian National (West Indies) Steamships*? Le rapport sur cette compagnie est court. Allons-nous le considérer comme ayant été lu?

Quelques VOIX: Oui.

Le 10 mars 1949.

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

Monsieur le ministre des Transports,
Ottawa, Canada.

Monsieur le ministre,

Suivant vos instructions nous avons vérifié les comptes de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* et des compagnies subsidiaires pour l'exercice terminé le 31 décembre 1948 et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Les comptes des *Steamships* et compagnies subsidiaires ne rentrent pas dans ceux du réseau national attendu que toutes les actions de la compagnie-mère appartiennent à l'État.

PORTÉE GÉNÉRALE DE LA VÉRIFICATION

En quelques mots, notre vérification des comptes des *Steamships* pour 1948 comprend:

- a) Examen des autorisations d'importantes dépenses d'après les décisions enregistrées des administrateurs et les statuts de la compagnie;
- b) Preuves de vérification dans les bureaux des *Steamships*, limitées à une coupe transversale des importantes dépenses autorisées;
- c) Examen portant sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne en général exercé par le personnel de comptabilité des *Steamships*. Sous ce rapport, nous collaborons avec les chefs de service de la comptabilité et notre but commun est d'assurer aux *Steamships* le maximum de protection dans le contrôle intérieur des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toute sorte. La compagnie est protégée en outre au moyen de cautionnements par des compagnies d'assurance extérieures;
- d) Vérification de l'état des revenus, du compte de profits et pertes, et du bilan d'ensemble, et certification.

ÉTATS DES REVENUS

La dépréciation s'applique à tous les navires au taux uniforme de 5 p. 100 par an.

Nous avons reçu de la part des fonctionnaires compétents un certificat à l'effet que tout le matériel a été entretenu convenablement et maintenu en bon état d'exploitation au cours de l'exercice et que les retraits rendus nécessaires par l'usage et la désuétude au cours de l'exercice ont été effectués et qu'avis en a été donné au service de la comptabilité.

BILAN D'ENSEMBLE

Actif

Les immobilisations en vaisseaux sont portées au prix général de revient.

Les fonds d'assurance et de remplacement consistent en valeurs du Gouvernement du Canada et du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada (garanties par le Gouvernement) ainsi qu'en espèces et diverses disponibilités. La valeur de ces titres à la fin de l'année était inférieure de \$14,000 à la valeur comptable calculée au prix de revient.

Le Fonds de remplacement a subi au cours de l'exercice une augmentation de \$578,000 grâce au versement de la provision pour dépréciation, et aux revenus de 1948 qui ont été conservés dans le fonds et crédités aux "revenus du fonds de remplacement des vaisseaux" dans l'état des revenus.

Le fonds d'assurance a augmenté de \$205,0000 durant l'exercice. Au 31 décembre 1948, tous les vaisseaux étaient assurés par le fonds.

Les comptes à recevoir et à payer de toutes les catégories ont fait l'objet de preuves de notre part au moyen des registres subsidiaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres après la fin de l'année, des dossiers de départements et des pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes au moyen de communications directes avec les débiteurs et les créanciers.

L'escompte sur le capital-actions représente une valeur intangible fixée au moment de l'incorporation, en contre-partie de la valeur au pair des actions émises sans paiement en espèces en retour de la garantie des obligations des *Steamships* par le Gouvernement.

Passif

Les crédits en suspens consistent en comptes de voyages incomplets et une réserve pour les montants en litige.

Réserve

La réserve pour assurance se chiffre à \$1,749,000 non compris le montant de \$15,000 mis de côté pour le règlement de gros sinistres en suspens.

Profits et pertes

Les profits et pertes s'appliquent à la période depuis le début de l'exploitation en 1929 jusqu'à 1948. En considérant le déficit, il faut tenir compte que l'intérêt sur les avances pour combler le déficit a été débité pour toute la période.

Dans les cas de monnaies étrangères, les comptes du bilan des *Steamships* sont généralement convertis comme suit:

- a) Dollars des États-Unis—au pair.
- b) Sterling—au taux de \$4.02 la livre.

Les montants mentionnés au présent rapport sont exprimés en milliers de dollars.

GEORGE A. TOUCHE & Co.

Le PRÉSIDENT: C'est un très court rapport et nous pouvons le lire très facilement.

M. JACKMAN: Monsieur le président, je crois que quelqu'un devrait en donner lecture.

Le PRÉSIDENT: Pensez-vous que nous devrions en faire donner lecture?

M. FULTON: Je relève un détail à la fin du rapport qui est très intéressant.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, je m'attendais à ce que vous en parliez. Voilà une question que nous pouvons commencer à discuter.

M. JACKMAN: Est-ce que je fais erreur en supposant que bien que les soldes de sterling et de numéraire de cette nature ne constituent pas des sommes considérables, néanmoins si nous prenons le franc à Paris à son cours ordinaire, soit au taux de quinze francs le dollar, nous avons une réserve cachée au compte de nos immobilisations à cet endroit, en tant que notre comptabilité est concernée?

M. MATTHEWS: Non, je ne crois pas que vous fassiez erreur.

M. JACKMAN: Si le réseau veut acheter des francs nous réaliserions de forts bénéfices, mais si nous essayons d'acheter des dollars c'est une affaire différente.

M. MATTHEWS: Je crois que vous traitez encore de devises d'un pays étranger qui est aux prises aujourd'hui avec la rareté de dollar. Vous savez quel rapport il y a entre la France et le plan Marshall et les espérances que ce pays entretient

en matière de finances. Les sommes en jeu sont relativement peu élevées. Nous ne sommes pas mieux situés que vous pour dire quelle somme cela représente. Je crois que lorsqu'il s'agit d'un placement fixe la plupart des compagnies ont généralement pour pratique de maintenir dans leurs livres un chiffre correspondant au coût primitif à l'époque d'acquisition.

M. JACKMAN: Ce coût est-il en termes de francs ou de dollars?

M. MATTHEWS: Le coût est établi en dollars.

M. JACKMAN: En dollars?

M. MATTHEWS: Oui, à l'époque où l'immobilisation a été faite, mais dans ce cas on pourrait encore dire, eh bien, ai-je quelque espoir que ce pays ramènera jamais sa devise à une valeur normale, et si on est d'avis que non on devrait réduire la valeur comptable du placement. L'hôtel Scribe à Paris constitue un immeuble de grande valeur.

M. JACKMAN: Nous n'avons pas de sommes considérables en francs?

M. MATTHEWS: Non.

M. JACKMAN: Avons-nous des sommes considérables en sterling?

M. MATTHEWS: Non, pas par rapport à l'exploitation. Il va sans dire que si nous voulons discuter les aspects techniques de cette question, nous avons un gros placement aux États-Unis et on pourrait soutenir que le dollar des États-Unis est peut-être plus ferme que le dollar canadien, mais nous le convertissons au pair. Je crois, monsieur Jackman, qu'il est virtuellement impossible aujourd'hui de calculer un taux fixe en matière de change international.

M. JACKMAN: Au bas de la page 6, à la fin du rapport sur la *Canadian National (West Indies) Steamships*, vous indiquez que vous inscrivez les dollars des États-Unis au pair et le sterling au taux de \$4.02 la livre.

M. MATTHEWS: Je m'attendais à cette question. Cela tient au programme de la compagnie.

M. FULTON: Quelle somme est en jeu?

M. MATTHEWS: Une très faible somme.

M. FULTON: Savez-vous à combien elle se chiffre?

M. MATTHEWS: Non, je ne me souviens pas exactement. C'est une faible somme. En fait, le sterling et le numéraire français qui figurent dans ces comptes des Chemins de fer Nationaux du Canada constituent des sommes infiniment petites.

Le PRÉSIDENT: Sont-ce les dernières questions que vous aviez à poser concernant la *West Indies Steamships*? Adoptez-vous le rapport?

Quelques VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous avons trois postes inscrits au nom du ministre des Transports. Quels sont-ils, monsieur Chevrier?

L'hon. M. CHEVRIER: Ce sont les crédits 488, 489 et 556.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous aborder l'étude du crédit 488?

N° du crédit	Affectation	Détail à la page	1949-1950	1949-1950	Comparaison avec le budget de 1948-1949	
					Augmentation	Diminution
			\$	\$	\$	\$
488	Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Pour autoriser par ces présentes et solder, au besoin, pendant l'année financière 1949-1950, envers la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, la différence (évaluée par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada et certifiée par les vérificateurs des comptes de ladite Compagnie au ministre des Transports, à la demande de ce dernier), occasionnée par l'application de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, entre les taux de tarifs et les tarifs normaux (d'après les prescriptions de l'article 9 de ladite Loi, à l'égard des compagnies y mentionnées) sur toutes les marchandises transportées en 1949 sous le régime des tarifs approuvés, sur les lignes de l'Est (mentionnées à l'article 2 de ladite Loi) des chemins de fer Nationaux du Canada.	.....	5,503,000	4,800,000	703,000	

M. JACKMAN: N'est-il pas d'usage de présenter les comptes de la compagnie de chemin de fer de la Baie d'Hudson à quelque étape?

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'ils ont été discutés. Je crois que M. Moore en a parlé.

L'hon. M. CHEVRIER: Des questions ont été posées à ce sujet. Vous avez déjà demandé qu'ils soient présentés et nous les avons produits ici il y a deux ans, mais je ne crois pas que nous l'ayons fait depuis. C'est un poste qui figure aux crédits et ces crédits ne sont pas retirés du comité des subsides.

M. JACKMAN: On pourrait discuter ce sujet ici par courtoisie.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous pouvons traiter de ce sujet, si vous le désirez.

M. JACKMAN: Monsieur le président, pourrions-nous obtenir le bilan de cette compagnie de chemin de fer?

L'hon. M. CHEVRIER: Nous vous le procurerons, sinon aujourd'hui, du moins demain.

Le PRÉSIDENT: Continuons à discuter le crédit 488—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada. Désire-t-on poser des questions au ministre concernant ce poste?

M. JACKMAN: Le ministre voudrait-il nous dire à quoi tient l'augmentation?

L'hon. M. CHEVRIER: L'augmentation tient en partie au relèvement des taux de transport des marchandises de 21 p. 100.

M. HATFIELD: Est-ce avant ou après le relèvement?

L'hon. M. CHEVRIER: Eh bien, il est entré en vigueur quand l'ordonnance a été appliquée, et je crois que c'était en avril 1948.

M. HATFIELD: Je le sais, mais le relèvement de 21 p. 100 a-t-il été ajouté à l'ancien tarif ou au nouveau tarif?

L'hon. M. CHEVRIER: Le relèvement de 21 p. 100 a été ajouté à l'ancien tarif.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter ce crédit?

Adopté.

Qu'entendez-vous faire du crédit 489—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, chemins de fer autres que les Chemins de fer Nationaux du Canada.

N ^o du crédit	Affectation	Dé- tail à la page	1949-1950	1949-1950	Comparaison avec le budget de 1948-1949	
					Augmen- tation	Diminu- tion
			\$	\$	\$	\$
489	Pour solder, au besoin, pendant l'année financière 1949-1950, la différence (évaluée par la Commission des transports, et par elle certifiée au ministre des Transports, à la demande de ce dernier) occasionnée par l'application de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, entre les taux de tarifs et les taux normaux (mentionnés à l'article 9 de ladite Loi) sur toutes les marchandises transportées en 1949 sous le régime des tarifs approuvés par les compagnies suivantes: <i>Canada & Gulf Terminal Railway</i> ; Chemin de fer Pacifique-Canadien, y compris: <i>Fredericton & Grand Lake Coal and Railway Company</i> , et <i>New Brunswick Coal and Railway Company</i> ; <i>Cumberland Railway and Coal Company</i> ; <i>Dominion Atlantic Railway</i> ; <i>Maritime Coal, Railway and Power Company</i> ; <i>Sydney & Louisbourg Railway</i> ; Chemin de fer de Témiscouata.....		1,400,000	1,150,000	250,000	

L'hon. M. CHEVRIER: Vous constaterez que l'augmentation se chiffre à \$250,000.

M. HATFIELD: Cette augmentation est-elle prévue aussi par la loi?

L'hon. M. CHEVRIER: Ah! oui, elles sont toutes deux prévues par la loi et sont toujours déferées à ce Comité.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le poste suivant est le crédit 556. Il se rapporte au bac transbordeur et aux termini de l'Île du Prince-Édouard, déficits, 1949.

N ^o du crédit	Affectation	Détail à la (age	1949-1950	1949-1950	Comparaison avec le budget de 1948-1949	
					Augmenta- tion	Diminu- tion
	COMPTES NON PRODUCTIFS		\$	\$	\$	\$
	Conseil des ports nationaux					
	DÉFICITS					
	Transport					
556	Somme requise pour effectuer le paiement au cours de l'année financière 1949-1950 à la <i>Canadian National Railway Company</i> (ci-après appelée la "Compagnie du National"), sur demandes approuvées par le ministre des Transports, que la Compagnie du National pourra de temps à autre soumettre au ministre des Finances et à affecter par la Compagnie du National au paiement du déficit (certifié par les vérificateurs de la Compagnie du National) résultant de l'exploitation du bac transbordeur et des termini de l'Île du P.-É. au cours de l'année civile 1949.....	.....	1,159,000	904,000	255,000	

L'hon. M. CHEVRIER: Ce poste comporte une augmentation de \$255,000 au chapitre des frais d'exploitation; les recettes d'exploitation se sont établies à \$305,000 tandis que les frais d'exploitation se sont totalisés par \$1,448,000, laissant un solde déficitaire de \$1,159,000.

M. HATFIELD: Est-ce que les taux de transport appliqués aux camions entre l'Île et la terre ferme ont été réduits?

L'hon. M. CHEVRIER: Ils ont été réduits au cours de 1948.

M. HATFIELD: Ces taux étaient passablement élevés.

L'hon. M. CHEVRIER: Quelques-uns de ces taux étaient onéreux. Les taux applicables à un certain nombre d'articles, aux produits agricoles en particulier, ont été réduits.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter le crédit 556?

Adopté.

Maintenant, l'administration du réseau nous a remis des exemplaires de l'état d'exploitation du chemin de fer de la Baie d'Hudson.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

BILAN D'ENSEMBLE, ANNÉE FINANCIÈRE 1948-1949 ET ANNÉE FINANCIÈRE 1947-1948

	Année financière 1948-1949 (10 mois définitifs 2 mois estimatifs)	Année financière 1947-1948
RECETTES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER—		
Marchandises.....	\$ 967,000.00	\$ 836,298.08
Voyageurs.....	135,000.00	103,065.88
Postes.....	3,000.00	2,848.14
Messageries.....	35,000.00	31,360.98
Télégraphes.....	8,700.00	8,954.37
Toutes les autres.....	82,300.00	67,649.84
Total des recettes d'exploitation.....	<u>\$ 1,231,000.00</u>	<u>\$ 1,050,177.29</u>
FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER—		
Entretien de la voie et des constructions.....	\$ 632,000.00	\$ 465,357.59
Entretien du matériel.....	94,000.00	69,395.60
Transport.....	547,000.00	453,170.79
Exploitations diverses.....	50,000.00	27,616.25
Frais généraux.....	40,000.00	33,984.61
Total des frais d'exploitation.....	<u>\$ 1,363,000.00</u>	<u>\$ 1,049,524.84</u>
Revenu net d'exploitation.....	<u>\$ 132,000.00</u>	<u>\$ 652.45</u>
Proportion.....	<u>110.72%</u>	<u>99.93%</u>
Taxes et redevances du chemin de fer.....	<u>\$ 5,450.00</u>	<u>\$ 4,086.33</u>
Revenu d'exploitation du chemin de fer.....	<u>\$ 137,450.00</u>	<u>\$ 3,433.88</u>
Loyers de matériel—Payables—		
Location de wagons à marchandises—Débit.....	\$ 118,000.00	\$ 134,312.98
Loyer de locomotives.....	95,000.00	92,463.24
Loyer de voitures de voyageurs.....	24,000.00	15,985.54
Loyer de matériel de service.....	27,000.00	33,194.28
Total des loyers de matériel.....	<u>\$ 264,000.00</u>	<u>\$ 275,956.04</u>
Revenus de loyers—		
Locations de propriétés exploitées en commun—Crédit.....	\$ 12,000.00	\$ 12,880.00
Revenus de divers loyers—Crédit.....	150.00	146.00
	<u>\$ 12,150.00</u>	<u>\$ 13,026.00</u>
Déficit net.....	<u>\$ 389,300.00</u>	<u>\$ 266,363.92</u>

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION

	Année financière 1948-1949 (10 mois définitifs 2 mois estimatifs)	Année financière 1947-1948
RECETTES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER—		
Marchandises.....	\$ 967,000.00	\$ 836,298.08
Voyageurs.....	135,000.00	103,065.88
Bagages.....	650.00	529.90
Wagons-lits.....	9,500.00	9,645.30
Postes.....	3,000.00	2,848.14
Messageries.....	35,000.00	31,360.98
Autres trains de voyageurs.....	325.00	325.37
Lait.....	225.00	372.66
Aiguillage.....	100.00	835.00
Wagons-restaurants et buffets.....		
Restaurants et voitures de pension.....	39,000.00	28,178.64
Privilèges de gares, trains et bateaux.....	800.00	827.56
Emmagasinage—Marchandises.....	50.00	43.29
Emmagasinage—Bagages.....		3.05
Télégraphes.....	8,700.00	8,954.37
Énergie.....	650.00	444.92
Loyers d'édifices et autres propriétés.....	8,500.00	7,930.26
Divers.....	22,500.00	24,513.89
Total des recettes d'exploitation.....	<u>\$1,231,000.00</u>	<u>\$1,050,177.29</u>
FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER—		
Entretien de la voie et des constructions.....	\$ 632,000.00	\$ 465,357.59
Entretien du matériel.....	94,000.00	69,395.60
Transport.....	547,000.00	453,170.79
Exploitations diverses.....	50,000.00	27,616.25
Frais généraux.....	40,000.00	33,984.61
Total des frais d'exploitation.....	<u>\$1,363,000.00</u>	<u>\$1,049,524.84</u>
Recettes nettes.....	<u>\$ 132,000.00</u>	<u>\$ 652.45</u>

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

	Année financière 1948-1949 (10 mois définitifs 2 mois estimatifs)	Année financière 1947-1948
ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS—		
Surintendance.....	\$ 45,000.00	\$ 38,304.14
Entretien de l'infrastructure.....	98,000.00	38,446.75
Ponts, estacades et ponceaux.....	15,000.00	11,075.10
Traverses.....	88,500.00	43,866.47
Rails.....	1,100.00	837.32
Autres matériaux pour la voie.....	8,500.00	4,467.91
Ballast.....	34,100.00	35,761.82
Pose de rails et revêtement.....	254,500.00	188,406.12
Clôtures, protections contre la neige et signaux.....	600.00	692.54
Stations et bureaux.....	16,000.00	8,833.21
Édifices sur l'emprise.....	3,000.00	3,299.10
Postes d'alimentation d'eau.....	7,000.00	5,247.05
Postes à combustible.....	300.00	50.67
Ateliers et remises à locomotives.....	4,000.00	3,938.90
Lignes de téléphones et télégraphes.....	10,000.00	8,190.51
Signaux et enclenchements.....	40.00	—
Systèmes de transmission d'énergie.....	100.00	—
Machines pour la chaussée.....	7,000.00	3,555.78
Petits outils et accessoires.....	24,000.00	22,359.64
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable.....	34,000.00	32,428.06
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun, Débit.....	(Dr.) 1,000.00	(Dr.) 2,303.45
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun, Crédit.....	(Cr.) 20,000.00	(Cr.) 6,880.00
Papeterie et impressions.....	260.00	169.75
Blessures aux personnes.....	—	3.30
Total des frais d'entretien de la voie et des constructions..	\$ 632,000.00	\$ 465,357.59
ENTRETIEN DU MATÉRIEL—		
Surintendance.....	\$ 5,700.00	\$ 4,481.50
Machines d'atelier—Réparations.....	2,500.00	933.17
Machines d'usines génératrices—Réparations.....	—	—
Locomotives à vapeur—Réparations.....	65,500.00	48,444.13
Wagons à marchandises—Réparations.....	2,400.00	3,674.12
Voitures de voyageurs—Réparations.....	7,500.00	1,735.00
Matériel de service—Réparations.....	8,400.00	7,029.59
Blessures aux personnes.....	70.00	—
Autres frais.....	1,930.00	3,098.09
Total des frais d'entretien du matériel.....	\$ 94,000.00	\$ 69,395.60

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON
FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER

	Année financière 1948-1949 (10 mois définitifs 2 mois estimatifs)	Année financière 1947-1948
<i>Transport (ligne ferroviaire)—</i>		
Surintendance.....	\$ 29,000.00	\$ 23,169.84
Ordonnance des trains.....	7,200.00	5,440.46
Personnel des stations.....	51,000.00	33,307.49
Fourniture et frais des stations.....	11,500.00	9,500.09
Chefs et commis des gares.....	—	—
Conducteurs et serre-freins des gares.....	—	—
Préposés aux signaux et aiguilles des gares.....	500.00	—
Mécaniciens de locomotives des gares.....	—	—
Combustible pour locomotives de manœuvre.....	—	—
Eau pour locomotives de manœuvre.....	—	—
Autres fournitures pour locomotives de manœuvre.....	—	—
Frais des remises à locomotives—Gares.....	—	—
Fournitures et frais de gares.....	—	—
Exploitation en commun des gares et terminus—Débit.....	Dr. 23,000.00	Dr. 19,413.12
Mécaniciens des trains.....	61,000.00	48,355.95
Combustible pour locomotives des trains.....	199,500.00	156,940.72
Eau pour locomotives des trains.....	36,000.00	30,393.77
Lubrifiant pour locomotives des trains.....	500.00	325.70
Autres fournitures pour locomotives des trains.....	1,300.00	11.28
Frais des remises à locomotives des trains.....	10,500.00	8,437.35
Employés des trains.....	78,500.00	60,852.10
Fournitures et frais des trains.....	34,000.00	29,689.78
Exploitation des wagons-lits.....	—	472.61
Exploitation des ponts mobiles.....	150.00	27.45
Papeterie et impressions.....	975.00	891.63
Déblayage des accidents.....	1,100.00	13,763.55
Pertes et dommages—Marchandises.....	1,200.00	5,698.82
Blessures aux personnes.....	75.00	1,460.24
Domage aux bestiaux sur l'emprise.....	—	18.74
Total des frais de transport—Ligne ferroviaire.....	\$ 547,000.00	\$ 453,170.79
<i>Divers—</i>		
Services des wagons-restaurants et buffets.....	—	—
Restaurants et wagons de pension.....	\$ 48,900.00	\$ 26,585.85
Coût de production énergie vendue.....	1,100.00	1,030.40
Total des exploitations diverses.....	\$ 50,000.00	\$ 27,616.25
<i>Généralités—</i>		
Appointements et frais du haut personnel.....	\$ 12,000.00	\$ 12,000.00
Contentieux.....	—	—
Pensions.....	28,000.00	21,984.61
Total des frais généraux.....	\$ 40,000.00	\$ 33,984.61

Maintenant, M. Jackman, vous avez dit que vous vouliez poser quelques questions concernant le chemin de fer de la Baie d'Hudson. Il nous reste encore quelques minutes. Voulez-vous poser ces questions à M. Vaughan?

M. FULTON: Puis-je m'enquérir si on a étudié la question que j'ai soulevée hier concernant le versement de subventions aux paquebots sur le littoral du Pacifique. Dans l'intervalle, j'ai examiné les crédits supplémentaires et j'ai constaté qu'ils comportent une subvention de tout près de \$300,000 par année pour l'exploitation de paquebots dans cette région. Je crois vous avoir demandé

si vous pouviez calculer le chiffre d'une subvention comparable qui vous serait versée sur la même base proportionnelle.

M. VAUGHAN: Nous avons étudié cette question quelque peu, mais je crois que nous préférions faire quelques calculs concernant les passagers, le tonnage et le nombre de paquebots en service quand nous retournerons à Montréal. Il me serait impossible, je crois, de vous donner une réponse satisfaisante sur le champ.

Le PRÉSIDENT: Cette observation constitue-t-elle une réponse à votre question, M. Jackman?

M. JACKMAN: Je suppose que je devrais poser ma question au ministre plutôt qu'à l'administration du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Je suis d'avis qu'ils sont tous deux en mesure de répondre.

M. JACKMAN: Y a-t-il quelque chose de nouveau concernant ce chemin de fer dont le Parlement devrait prendre connaissance? Je constate que le déficit a augmenté de \$266,000 à \$389,000 et je suppose qu'une des principales causes de ce déficit réside dans le fait que la somme requise pour l'entretien de la voie et des constructions est passée de \$465,000 à \$632,000, soit une hausse de \$170,000 environ, et cela constitue une proportion très considérable du déficit. Il existe, me dit-on, un plan général d'ensemble, et vous devez faire face à des frais de remplacement et d'entretien plus élevés,—et c'est une situation qui continuera d'exister dans les années à venir.

M. VAUGHAN: Je crois que le déficit accru tient surtout aux salaires et au coût des matériaux. Il a été exécuté à peu près la même somme de travail sur la ligne que l'an dernier, mais les salaires et les frais sont plus élevés cette année.

M. JACKMAN: Les frais d'entretien sont passés de \$465,000 à \$632,000.

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: N'est-il pas vrai que les travaux de réparation et d'entretien augmentent, tant en volume qu'en coût?

M. VAUGHAN: Il y a des parties de la ligne qui sont d'entretien difficile. J'ignore si vous avez eu l'occasion de voyager sur la ligne mais elle repose pour une bonne partie sur une couche de maskeg et en certains endroits le sol est toujours gelé à quelques pouces au-dessous de la voie. L'entretien de la ligne en bon état constitue une tâche assez ardue. En général, les frais d'entretien, compte tenu du coût que comporte le transport des matériaux dans cette région, ne devraient pas être beaucoup plus élevés.

M. JACKMAN: Y a-t-il des entreprises civiles ou militaires qui seraient de nature à indiquer que le chemin de fer pourrait boucler son budget dans un avenir rapproché?

M. VAUGHAN: Nous ne pouvons pas, malheureusement, contrôler le trafic sur la ligne. Nous nous chargeons de tout le trafic qui se présente mais les recettes proviennent presque entièrement du transport du grain, et le transport de cette denrée constituera toujours la principale source de revenus.

M. JACKMAN: Les déficits ne sont pas aussi élevés qu'ils l'ont été il y a quelques années passées. N'ont-ils pas déjà atteint la somme de \$500,000 ou de \$600,000?

M. VAUGHAN: Nous essayons en tout temps de comprimer les déficits autant que possible. Nous avons réduit le service des convois au strict minimum. Je crois que la ligne est exploitée aussi économiquement qu'il est possible de l'exploiter tout en procurant le service essentiel.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que la réduction du déficit tient au fait que le chemin de fer a transporté une plus forte quantité de grain en ces dernières années. Au cours des trois ou quatre dernières années il y a eu 4 à 5 millions de boisseaux de grain d'emmagasinés dans l'élévateur de Churchill en prévision de l'ouverture de la saison de navigation. Il n'en a pas toujours été ainsi. J'ignore quelle est la situation actuelle mais plus de 5 millions de boisseaux de grain ont été expédiés de ce port l'an dernier, et il va sans dire que c'est le chemin de fer qui en a effectué le transport à cet endroit.

M. JACKMAN: Sans demander qu'on révèle des secrets militaires y a-t-il un volume assez considérable de trafic militaire?

L'hon. M. CHEVRIER: On me dit qu'il y en a.

M. JACKMAN: Dans la mesure où vous pouvez le prévoir, monsieur Vaughan, la situation demeurera inchangée?

M. VAUGHAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: S'il n'y a pas d'autres questions, messieurs, je crois que le Comité tiendrait à exprimer son appréciation à M. Vaughan, à ses collègues ainsi qu'aux vérificateurs de la façon bienveillante et courtoise dont ils ont répondu à nos questions.

M. VAUGHAN: Nous apprécions l'indulgence du Comité.

M. LOCKHART: J'ignore s'il sert à quelque chose de poser cette question car je suppose que la réponse sera la même. Je songe au service des traversiers sur le lac Ontario. On me communique constamment des lettres à ce sujet, mais je suppose qu'on ne peut compter sur une amélioration de ce service, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: Je ne le crois pas, monsieur Lockhart. Je ne crois pas que nous serions justifiés d'acheter ou de construire d'autres navires.

M. LOCKHART: Je suppose que la situation demeurera telle quelle tant que vous serez de cet avis.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous allons ajourner et notre prochaine séance aura lieu mardi, le 5 avril, à 11 heures, alors que nous aborderons le rapport des Lignes aériennes Trans-Canada.

Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau mardi le 5 avril 1949, à 11 heures du matin.

Appendice "A"

NOMBRE DE NOMS D'ORIGINE FRANÇAISE FIGURANT SUR LES BORDEREAUX
DE PAIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA AU
30 JUIN 1947

	Noms d'origine française	Autres	Total des employés	Pourcentage de noms français
LIGNES À VAPEUR (services de messageries et d'hôtels compris)—				
Région de l'Atlantique.....	4,837	10,096	14,933	32.5
District de Québec.....	6,775	631	7,406	91.5
District de Montréal.....	8,878	9,223	18,101	49.0
District de l'Ontario méridional.....	499	17,915	18,414	2.7
District de l'Ontario septentrional.....	430	14,518	4,041	10.6
District du Manitoba.....	955	3,611	15,473	6.1
District de la Saskatchewan.....	177	6,283	6,460	2.7
District de l'Alberta.....	184	5,856	6,040	3.0
District de la Colombie-Britannique.....	97	3,561	3,658	2.6
Total.....	22,832	71,694	94,526	24.1
TÉLÉGRAPHES DU NATIONAL-CANADIEN—				
Région de l'Atlantique.....	78	409	487	16.0
Québec et Ontario oriental.....	636	337	973	64.4
Ontario méridional et septentrional.....	114	1,122	1,236	9.2
Manitoba et Saskatchewan.....	26	505	531	4.9
Alberta et Colombie-Britannique.....	29	691	720	4.0
Total.....	883	3,064	3,947	22.3
GRAND TOTAL.....	23,715	74,758	98,473	24.0

NOTE.—Les hôtels et les bureaux centraux sont compris dans le chiffre relatif au district dans lesquels ils sont situés.

SESSION DE 1949
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SESSIONNEL
DES
CHEMINS DE FER ET DE
LA MARINE MARCHANDE

Que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 4

SÉANCE DU MARDI 5 AVRIL 1949

RAPPORT ANNUEL DES LIGNES AÉRIENNES TRANS-
CANADA (1948) ET TRANSFERT DES BUREAUX
CENTRAUX D'EXPLOITATION ET DU
PERSONNEL

DEUXIÈME RAPPORT—(DÉPÔT DES PRÉVISIONS
BUDGÉTAIRES)

TÉMOINS:

M. G. R. McGregor, président, Lignes aériennes Trans-Canada;

M. W. P. Fillmore, K.C., Winnipeg (Manitoba).

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.,
IMPRIMEUR DU ROI ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

1949

THE UNIVERSITY OF TORONTO

CHEMISTRY DEPARTMENT

J. A. MARSHALL

PROFESSOR OF CHEMISTRY

UNIVERSITY OF TORONTO

REPORT AND NEW DATA CONCERNING THE
CATIONIC POLYMERIZATION OF
STYRENE

BY
J. A. MARSHALL

PH.D. THESIS
SUBMITTED TO THE FACULTY OF ARTS
AND LETTERS IN CANDIDACY FOR THE
DEGREE OF DOCTOR OF PHILOSOPHY

TORONTO, CANADA

ORDRES DE RENVOI

VENDREDI 1^{er} avril 1949.

Il a été ordonné que le nom de M. Miller soit substitué à celui de M. Hatfield, au rôle du Comité.

LUNDI 4 avril 1949.

Il a été ordonné que le nom de M. Viau soit substitué à celui de M. Warren, au rôle du Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre
ARTHUR BEAUCHESNE.

RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI 1^{er} avril 1949.

Le Comité sessionnel des Chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, a l'honneur de déposer son

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié les prévisions budgétaires suivantes pour l'année financière suivante se terminant le 31 mars 1950, qui lui ont été déférées le 22 mars 1949, et en recommande l'adoption, savoir:

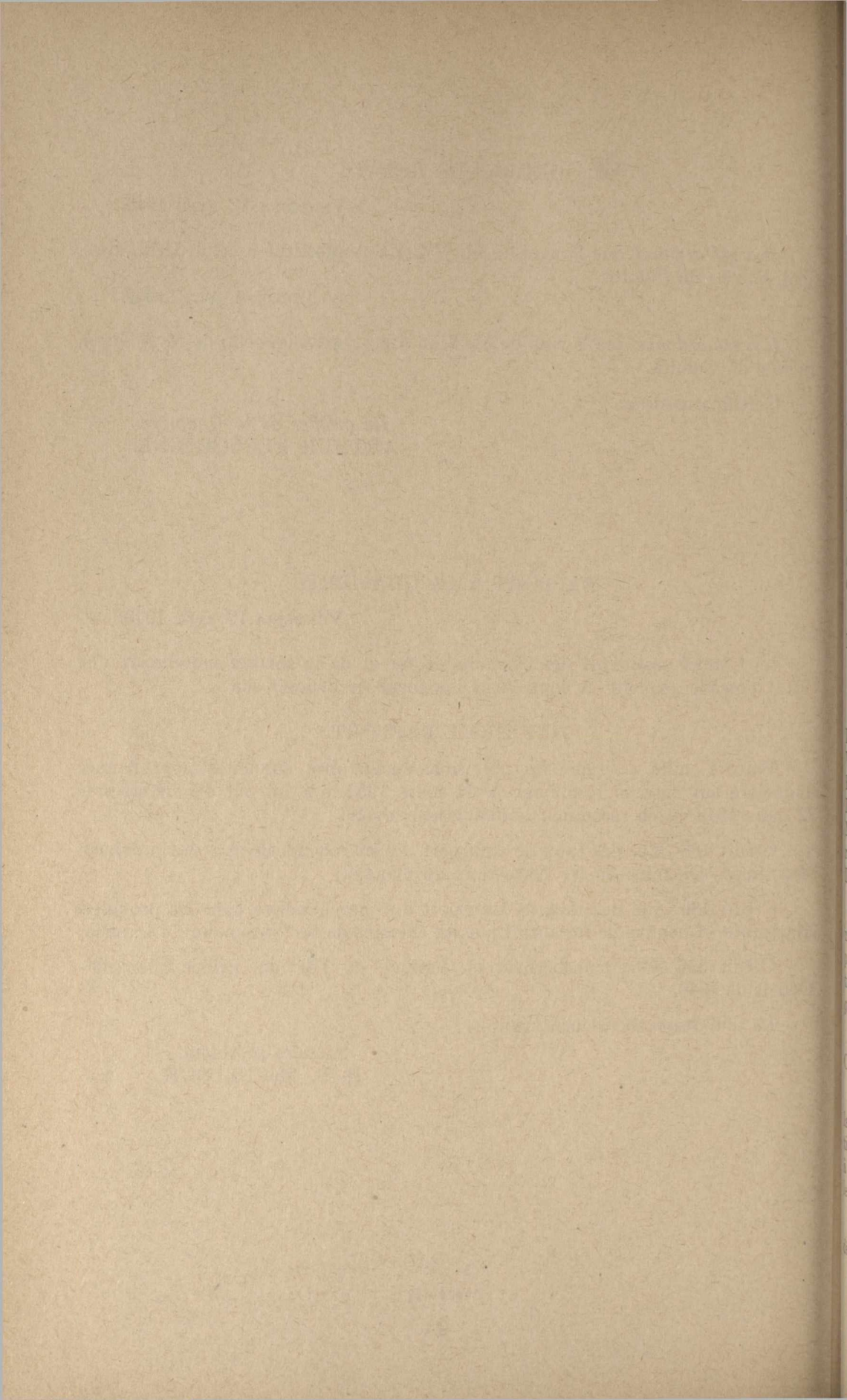
Crédit 488—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Chemins de fer Nationaux du Canada;

Crédit 489—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Chemins de fer autres que les chemins de fer Nationaux du Canada;

Crédit 556—Bac transbordeur et termini de l'île du Prince-Édouard—Déficit de 1949.

Le tout respectueusement soumis.

Le vice-président,
H. B. McCULLOCH.



PROCÈS-VERBAL

CHAMBRE DES COMMUNES,

MARDI 5 avril 1949.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande, que l'État possède, exploite et contrôle, se réunit à 11 h. du matin, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Présents: MM. Bourget, Clark, Emmerson, Fulton, Gibson (*Comox-Alberni*), Hazen, Hlynka, Jackman, LaCroix, Lockhart, Maybank, McCulloch (*Pictou*), Miller, Moore, Mutch, Nicholson, Pouliot, Viau.

Aussi présents: Le très honorable C. D. Howe, ministre du Commerce et les personnes suivantes:

Du *ministère des Transports*: Le commandant C. P. Edwards, sous-ministre des Transports et des Services aériens; le vice-maréchal de l'Air A. T. Cowley, directeur des Services aériens.

Des *Lignes aériennes Trans-Canada*: M. J. M. McGregor, président; M. S. H. May, contrôleur adjoint.

De *George A. Touche and Company*, vérificateurs: M. P. Bennett.

Une délégation du Manitoba comprend les membres suivants: L'honorable D. L. Campbell, premier ministre du Manitoba; MM. Garnet Coulter, maire de Winnipeg; George McLean, maire de St-Boniface; W. P. Fillmore, K.C., et E. C. Gilliat, secrétaire, représentant la Chambre de commerce de Winnipeg; Daniel Sprague, président, *Industrial Development Board* du Manitoba; Andrew Murphy, président, *Winnipeg and District Trades and Labour Council*; T. A. Farenhurst, représentant la section 156, Corps de l'aviation royal canadienne, Légion canadienne, B.E.S.L.

Avec la permission du Comité, M. S. H. May, contrôleur adjoint des chemins de fer Nationaux du Canada, dépose les réponses à certaines questions posées à M. T. H. Cooper, vice-président, par MM. Hazen et Jackman et ayant trait à l'exploitation de la compagnie. (*Les réponses sont imprimées aux Témoignages d'aujourd'hui.*)

Le Comité a à examiner le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada, pour l'exercice 1948.

Après un bref échange de paroles, le Comité décide d'étudier en premier lieu la question du transfert, de Winnipeg à Montréal, du bureau central d'exploitation d'Air-Canada et de son personnel. La délégation du Manitoba témoignera à ce sujet, puis le président, M. McGregor, répondra. Enfin, le Comité étudiera le rapport annuel.

Le président du Comité invite M. Gilliat à présenter les membres de la délégation du Manitoba.

Après quoi, M. Gilliat informe le Comité que M. W. P. Fillmore, *K.C.*, va lire une mémoire au nom de la délégation.

M. Fillmore est appelé et entendu et M. Gilliat lui répond sur certaines questions soulevées par le mémoire. Puis les membres suivants de la délégation présentent de brèves observations: L'honorable D. L. Campbell, premier ministre du Manitoba, MM. Gilliat, Coulter, McLean, Sprague, Murphy, Farenhurst, et les députés W. G. Weir et Alistair Stewart.

Au nom du Comité, le président remercie les membres de la délégation de leur exposé et invite M. McGregor à répondre.

M. McGregor est appelé et donne lecture de son mémoire.

A une heure, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures de l'après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Présents: Sauf M. Lacroix, les mêmes membres du Comité qu'à la réunion de ce matin.

Aussi présents: Les mêmes titulaires qu'à la réunion de ce matin, et la délégation du Manitoba.

Le Comité continue l'étude de la question du transfert du bureau central d'exploitation d'Air-Canada, de Winnipeg à Montréal.

M. J. M. McGregor est appelé et interrogé. Son interrogatoire est interrompu afin d'entendre d'autres observations faites par M. Fillmore au nom de la délégation du Manitoba.

A 6 heures, le Comité s'ajourne au mercredi 6 avril à 4 heures de l'après-midi.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,
le 5 avril 1949.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Le PRÉSIDENT: Messieurs nous avons le quorum. Si le Comité le veut, je verserai ici au compte rendu quelques réponses faites en ce qui concerne les Chemins de fer Nationaux du Canada.

Questions posées par M. D. K. Hazen:

(1°) Quel est le sommaire de l'exploitation des hôtels du National-Canadien depuis 1931?

Réponse:

	Recettes	Dépenses, impôts compris	Bénéfices ou pertes d'exploitation
1932.....	\$ 2,360,929.60	\$ 2,420,411.84	\$ 59,482.24
1933.....	1,804,065.64	1,977,039.76	172,974.12
1934.....	2,126,958.70	2,089,941.63	37,017.07
1935.....	2,389,894.82	2,288,124.06	101,770.76
1936.....	2,859,306.08	2,699,289.04	160,017.04
1937.....	3,045,798.57	2,845,711.57	200,087.00
1938.....	3,144,674.00	2,918,660.25	226,013.75
1939.....	3,331,303.03	3,028,939.44	302,363.59
Total 8 ans.....	\$ 21,062,930.44	\$ 20,268,117.50	\$ 794,812.85
1940.....	\$ 3,936,313.26	\$ 3,434,127.19	\$ 502,186.07
1941.....	4,467,078.53	3,875,577.82	591,500.71
1942.....	4,895,506.40	4,325,782.98	569,723.42
1943.....	5,368,169.67	4,338,135.99	1,030,033.68
1944.....	5,639,761.84	4,450,958.92	1,188,802.92
1945.....	5,950,424.03	4,714,573.09	1,235,850.94
1946.....	7,051,518.17	5,949,435.54	1,102,082.63
1947.....	7,828,995.74	6,538,275.84	1,290,719.90
1948.....	8,396,906.94	7,481,731.87	915,175.07
Total 9 ans.....	\$ 53,534,674.58	\$ 45,108,599.24	\$ 8,426,075.34

2° Quel est le montant dépensé en annexes et améliorations aux hôtels du National-Canadien depuis 1931?

	8 ans 1932-1939	9 ans 1940-1948
Château Laurier, Ottawa (Ont.).....	\$ 47,381.13	\$ 379,110.71
A—Highland-Inn and Camps, Parc Algonquin (Ont.).....	173,334.43	.....
B—Nipigon-Lodge, Nipigon (Ont.).....	37,638.85	.....
Minaki-Lodge, Minaki (Ont.).....	2,074.31	13,914.51
Prince-Arthur, Port-Arthur (Ont.).....	13,564.67	38,539.12
Fort-Garry, Winnipeg (Man.).....	25,002.64	25,821.55
Macdonald, Edmonton (Alb.).....	60,964.81	12,280.89
Prince-Edward, Brandon (Man.).....	2,655.97	17,319.47
Jasper-Park-Lodge, Jasper (Alb.).....	94,558.26	138,876.83
C—Grand-Beach, Lake Winnipeg (Man.).....	1,452.97	12,290.80
Pictou-Lodge, Pictou (N.-E.).....	714.83	8,649.87
Nova-Scotian, Halifax (N.-E.).....	13,018.77	29,128.87
Charlottetown, Charlottetown (Î. P.-E.).....	6,547.86	3,090.17
D—Bessborough, Saskatoon (Sask.).....	510,639.05	7,629.14
	\$ 563,266.39	\$ 662,070.33

A—Vendu le 8 mars 1937.

B—Vendu le 1er février 1938.

C—Exploité par la *Canada Railway News* depuis le 1er novembre 1928.

D—Ouvert à l'exploitation le 10 décembre 1935.

Question posée par M. H. R. Jackman:

D. Serait-il économique et possible de transporter du pétrole de l'Alberta dans l'ouest de l'Ontario dans des wagons-citernes?—R. Il serait possible d'en transporter vers des points de l'ouest de l'Ontario tels que les environs de Toronto, Hamilton, Windsor, à la condition que le nombre des wagons-citernes réponde au volume de pétrole transporté. Ce trafic permettrait de transporter, en moyenne, 2,000 tonneaux de pétrole par an et par wagon-citerne. Quant à savoir si le transport serait économique, le chemin de fer ne peut répondre à cette question sans avoir d'autres données, car la réponse dépend des prix résultant de la concurrence aussi bien que du tarif des marchandises.

Question posée par M. H. R. Jackman:

Quel prix comptez-vous faire payer par chambre de l'annexe de *Macdonald* d'Edmonton?

Réponse: Chambre simple, de \$5 à \$7.50.

Chambre double, de \$7.50 à \$9.50.

Question posée par M. D. K. Hazen:

Recettes moyennes faites par chambre: (1) au *Macdonald* d'Edmonton;

(2) au Château Laurier.

Réponse: au *Macdonald* \$1,818.83 pour 1948.

au Château Laurier, \$1,978.30 pour 1948.

Question posée par M. H. R. Jackman:

D. Quel est le coût du chauffage des locomotives au pétrole, comparé à celui du chauffage au charbon?—R. La différence entre les deux coûts varie d'un lieu à l'autre, vu que le prix relatif du pétrole et du charbon varie d'un lieu à l'autre. D'après un relevé récent portant sur des parcours dans l'Alberta et la Saskatchewan, le pétrole fournit la même puissance de traction que le charbon, aux prix courants, mais son coût est inférieur à celui du charbon, de 18 à 42 p. 100, selon les endroits.

Le PRÉSIDENT: Nous avons avec nous aujourd'hui une délégation du Manitoba. Comme elle vient de loin, je crois qu'il serait dans les règles que nous l'entendions à présent, ou aussitôt que possible.

M. MAYBANK: Monsieur le président, puis-je faire une proposition qui, je crois, sera approuvée?

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Maybank.

M. MAYBANK: Je propose que la délégation présente son exposé en même temps que nous étudierons le rapport d'Air-Canada. On y parviendrait peut-être en donnant d'abord lecture du rapport, mais en reculant le moment de poser la plupart des questions, puis en entendant la délégation. Nous aurions ainsi devant nous la documentation comme l'exposé. Bien que reconnaissant qu'il est bon d'entendre la délégation aussitôt que possible, j'estime que la lecture préalable du rapport nous serait utile.

Le PRÉSIDENT: Le seul motif qui m'a poussé à faire ma proposition, monsieur Maybank, c'est que le rapport ne mentionne pas, je crois, le point litigieux en cause.

M. MAYBANK: C'est vrai, monsieur le président, que le rapport ne dit pas que le transfert de Winnipeg à Montréal aura lieu. Cependant, les questions soulevées par certains points du rapport pourraient dépendre de tout ce que la

délégation pourrait avoir à dire et il se peut que celle-ci désire faire certaines de ses déclarations en même temps que la lecture du rapport. Nous pourrions ainsi écouter les deux choses à la fois.

Le PRÉSIDENT: J'ai fait une simple suggestion, messieurs, à titre de président. Comme le dit M. Maybank, ces gens viennent de loin et je crois qu'ils désireraient rentrer chez eux aussitôt que possible. Cependant, je suis aux ordres du Comité.

M. MUTCH: Les deux points de vue ont leur valeur. Nous avons avec nous le premier ministre du Manitoba, dont l'assemblée législative est en session. Il voudra s'en retourner dès qu'il le pourra. Décider quand il convient d'examiner le rapport d'Air-Canada est une question de procédure, sur laquelle, à mon avis, le Comité devrait être d'accord. Il pourrait être dans les règles de présenter le président d'Air-Canada, qui déposerait ensuite immédiatement son rapport. Puis, après cette déposition officielle et sans nous lancer dans une discussion du rapport, nous entendrions les témoignages qu'on aurait à présenter.

Le très hon. M. HOWE: Messieurs, des personnes étrangères au Comité n'ont jamais participé à la discussion du rapport annuel. Ne serait-il pas préférable d'entendre cette délégation avant de mettre sur le tapis le rapport d'Air-Canada?

M. MAYBANK: Monsieur le président, il serait préférable à mon sens d'entendre d'abord la lecture du rapport et aussitôt après, nous pourrions entendre la délégation.

Le très hon. M. HOWE: Une telle procédure ne tendrait-elle pas à nous éloigner de l'examen du rapport en amenant une question étrangère au rapport?

M. MAYBANK: Voilà le hic!

Le très hon. M. HOWE: Nous ne voulons certainement pas subordonner l'examen des affaires d'Air-Canada à l'examen de tel point particulier donné.

M. MAYBANK: Monsieur le président, je ne crois pas qu'on en viendrait là, parce qu'il est évident que l'échange de vues aboutirait à poser des questions, ce qui arrive toujours. Il serait donc préférable, je crois, d'avoir devant nous à la fois le rapport d'Air-Canada et l'exposé de la délégation. Je proposerais de plus qu'en abordant l'étude du rapport de cette manière, nous remettons à plus tard la période des questions, ce qui donnerait aussi à la délégation plus de temps pour présenter son exposé.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres commentaires? Nous ne voulons pas que cette question de procédure donne lieu à une controverse.

M. MILLER: Si nous décidons d'entendre en premier lieu la délégation de l'Ouest, y a-t-il quelque obstacle à ce que nous discussions, si le cœur nous en dit, tels renseignements que nous pourrions tirer nous-mêmes du rapport?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas, monsieur Miller. Comme le rapport a été publié, au su de tout le monde, je pense qu'il serait tout à fait acceptable d'en extraire n'importe quel point comme sujet de discussion.

M. MAYBANK: Monsieur le président, je ne veux pas insister sur ma demande de suivre une certaine procédure que j'estime être préférable. Il se peut que vous soyez très en faveur de l'autre procédure que, de l'avis de M. Howe, nous devrions suivre. Mais si vous estimez que la majorité du Comité se prononce en faveur de la procédure expliquée en premier lieu par vous et qu'il soit opportun de la suivre, je n'insisterai pas.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Maybank, il s'agit d'un rapport fort long, dont la lecture prendra assez longtemps. Si la délégation, au cours de son exposé, désire mentionner n'importe quel point du rapport, je crois que ce sera admissible.

M. MUTCH: Monsieur le président, il s'agit d'un rapport public, déposé à la Chambre et publié depuis quelque temps. Je crois donc qu'il ne contient rien de secret et, si vous voulez le permettre, nous nous considérerons comme libres de le discuter.

M. JACKMAN: Monsieur le président, n'est-il pas admissible que la délégation nous soit présentée maintenant?

Le PRÉSIDENT: J'ignore si les membres du Comité ont fait la connaissance de ces messieurs. Si tel est le désir du Comité, peut-être qu'un des députés manitobains aimerait faire les présentations.

M. MUTCH: Monsieur le président, puis-je recevoir la permission de demander à M. Gilliat, secrétaire des Chambres de commerce du Manitoba et secrétaire de la délégation, de faire les présentations? En même temps, il pourra nous dire l'ordre dans lequel ces messieurs voudraient être entendus. Monsieur Gilliat, voudriez-vous présenter la délégation?

M. E. C. GILLIAT: Monsieur le président et messieurs, je veux tout d'abord, au nom de la délégation, vous remercier de la permission de comparaître à cette séance. Notre délégation, représentant vraiment la province, comprend l'hon. D. C. Campbell, premier ministre du Manitoba, S. H. M. Garnet Coulter, maire de Winnipeg, S. H. M. George McLean, maire de St-Boniface, M. W. P. Fillmore, K.C. et moi-même, représentant la Chambre de commerce de Winnipeg.

Sont aussi présents, M. Daniel Sprague, président de l'*Industrial Development Board* du Manitoba, M. Andrew Murphy, président du *Winnipeg and District Trades and Labour Council*, autorisé à parler au nom de tous les syndicats ouvriers, et M. T. A. Farenhurst, représentant la section 156, Corps de l'aviation royale canadienne, Légion canadienne.

En plus de présenter les délégués des associations que je viens de mentionner, nous sommes aussi dûment accrédités à représenter les suivantes: les municipalités de St-James et de Fort-Garry; le *Real Estate Board* de Winnipeg; la *Chamber of Mines* du Manitoba; le *Builders Exchange* de Winnipeg; la section du Manitoba de l'Association canadienne des restaurateurs; l'*Hotel Association* du Manitoba; l'*Electrical Association* du Manitoba; la section du Manitoba de l'Association des détaillants canadiens; le *Winnipeg Better Business Bureau, Inc.*; la *Western Retail Lumbermen's Association* et les *Associated Chambers of Commerce* du Manitoba.

A cet égard, cette dernière association m'a envoyé, à mon titre de secrétaire de la Chambre de commerce de Winnipeg, la très courte lettre suivante:

Le 2 avril 1949.

M. E. C. Gilliat, secrétaire-trésorier,
Chambre de commerce de Winnipeg,
Winnipeg (Manitoba).

Sujet: *Projet de transfert de bureaux d'Air-Canada à Montréal*
Monsieur,

Après avoir fait une enquête auprès des Chambres affiliées à notre Association, je constate que les hommes d'affaires de tout le Manitoba s'opposent d'emblée au transfert à Montréal de tout bureau d'Air-Canada ayant son siège à Winnipeg et sont pleinement d'accord avec le vœu par lequel la Chambre de commerce de Winnipeg proteste contre cette mesure.

Pour votre gouverne, voici la liste des Chambres qui m'ont demandé d'élever des protestations:

Ville	Par télégramme	Par lettre	Ville	Par télégramme	Par lettre
Altona		*	Melita	*	
Angusville	*		Miami	*	
Benito	*		Minnedosa		*
Birtle	*		Neepawa	*	
Boissevain	*	et *	Oak-River		*
Brandon		*	Pipestone		*
Carberry		*	Plumas	*	
Cartwright		*	Plum-Coulee	*	
Churchill	*		Portage		*
Crystal-City		*	Russell		*
Dauphin		*	Shoal-Lake		*
Deloraine	*		Sifton	*	
Elkhorn		*	Somerset	*	
Erickson	*		Souris		*
Flin-Flon		*	The Pas	*	
Gladstone	*		Teulon		*
Grandview		*	Virden		*
Gretna	*		Winkler		*
Killarney	*				
Lundar		*			
			Total	18	21
			Grand total ...	39	

Je serai heureux que vous présentiez au Comité sessionnel spécial en train de siéger à Ottawa, les représentations les plus vigoureuses que vous pourrez au sujet du transfert prévu des bureaux d'Air-Canada, en vous appuyant sur les prières faites par nos affiliés dans toute la province, énumérés ci-dessus.

Cordialement à vous,

MANITOBA ASSOCIATED CHAMBERS OF COMMERCE

(Signé) M. J. McMULLEN,

secrétaire-trésorier.

Ceux d'entre vous, messieurs, qui viennent du Manitoba se rendront compte que les villes susmentionnées donnent une excellente idée de l'ensemble de la province. Maintenant, monsieur le président, si vous le permettez, nous proposons que M. Fillmore ouvre la discussion par la lecture de son mémoire. Il sera suivi par des représentants ou des membres de la délégation, y compris l'honorable D. C. Campbell, premier ministre du Manitoba. Nous comptons que notre exposé prendra au plus, disons, une heure ou une heure et quart.

A votre tour, monsieur Fillmore, si le président veut bien.

LE PRÉSIDENT: Vous avez la parole, monsieur Fillmore.

M. W. P. FILLMORE, K.C.: Monsieur le président, j'ai l'honneur de donner lecture du commentaire écrit par nous à cette occasion. Comme il a été déjà dit, le rapport d'Air-Canada pour 1948 ne traite pas de ce sujet. Cependant, le début du rapport pour 1947 donne une liste de dirigeants et de leurs adresses. Vous verrez que, dans le rapport pour 1948, nombre de ces directeurs dont l'adresse donnée était Winnipeg, ont été omis, ce qui indique un changement. Le changement auquel nous nous opposons et le pourquoi de notre attitude apparaîtront à mesure que je donnerai lecture de mon mémoire qui, vous l'observerez, n'est pas long.

Court historique de l'aviation au Canada et des Lignes aériennes Trans-Canada

Winnipeg et sa banlieue sont l'un des premiers districts du Canada qui se sont intéressés à l'aviation civile qui commença à se développer après la fin de la première guerre mondiale. En 1926, la *Western Canada Airways* fut constituée en société et une association d'aviateurs qui avaient fait du service militaire actif durant la guerre se fonda sous le nom de *Manitoba Air Force Association*. Celle-ci recommanda de fonder une société d'aviation à cadre national, destinée à favoriser la cause et à faciliter les progrès de l'aviation. Cette société, fondée à Winnipeg en 1927, profita sans tarder de l'offre faite par le gouvernement d'aider aux clubs d'aviation civile: elle lança le *Winnipeg Aeroplane Club*, appelé plus tard le *Winnipeg Flying Club*, qui s'installa sur l'emplacement du *Stevenson Field* actuel.

De 1923 à 1936, l'administration de l'aviation, civile aussi bien que militaire, fut du ressort du ministère de la Défense nationale. Durant cette période, on exécuta un programme défini, dominé par le souci de la défense nationale. Afin de créer un itinéraire aérien d'une côte à l'autre, on se mit à construire une chaîne d'aéroports s'étendant à travers le Canada. Winnipeg devint une base pour les escadrilles des forces permanentes et des forces non permanentes et l'une des quatre bases canadiennes destinées aux opérations des escadrilles de la défense nationale.

En 1937, le gouvernement décida de donner la direction des *Trans-Canada Airways* à une société d'intérêt public, qui fut fondée sous le nom de Lignes aériennes Trans-Canada. Il nomma comme directeur de la nouvelle société M. Philippe Johnson, exploitant en vue de lignes aériennes aux États-Unis, qui choisit Winnipeg comme étant l'endroit le mieux approprié au bureau central de l'exploitation de la société.

La lecture du premier rapport d'Air-Canada en 1937 fait voir s'il en fut bien ainsi. Je crois que la page de ce rapport indique que Winnipeg fut choisie comme siège de l'exploitation d'Air-Canada.

Il est inutile de faire l'historique du développement régulier et progressif d'Air-Canada à *Stevenson Field*, qui représente maintenant de très gros placements et qui, comme l'a dit l'honorable M. Howe, est l'un des plus importants aéroports de l'Amérique du Nord.

Personnel, traitements et salaires

Air-Canada a employé jusqu'ici à *Stevenson Field* près de 1,600 personnes, qui ont touché plus de 3 millions de dollars par an. D'après une évaluation modérée, les employés du bureau central du trafic, transféré de Winnipeg à Montréal l'année dernière, touchaient \$135,000. D'après des chiffres également modérés, les salaires et traitements des employés qu'on se propose de déplacer immédiatement s'élèvent à \$575,000, soit au total \$700,000 par an. Il faut aussi admettre qu'Air-Canada est une société qui fait des progrès rapides.

D'une année à l'autre, les rapports accusent un développement considérable et régulier. A mesure que ses services prennent de l'expansion, son personnel fait de même, ce qui augmente le volume de l'emploi partout où ces services sont situés.

Pour donner une idée de l'importance de cette rémunération annuelle de \$700,000 accordée à environ 200 employés (à savoir ceux qui ont été déplacés l'année dernière et ceux qui doivent l'être), notons que, d'après le dernier rapport disponible de l'*Industrial Development Board* du Manitoba, 53 nouvelles entreprises ont été lancées en 1947 et ont fourni de l'emploi à 407 personnes. La plu-

part étaient de petites entreprises, dont les barèmes de rémunérations étaient très probablement inférieurs à ceux des Lignes aériennes Trans-Canada. En d'autres mots, si ce déplacement a lieu, Winnipeg y perdra peut-être une somme à peu près équivalente aux déboursés initiaux en salaires et en traitements des 53 entreprises lancées au Manitoba en 1947.

Mais il y a plus. Parmi les dirigeants à déplacer se trouvent les chefs de plusieurs services à personnel nombreux dont la plupart des membres sont censés rester à Winnipeg, d'après des communiqués officiels publiés à Winnipeg et à Ottawa.

D'après ceux-ci, par exemple, 150 employés du service de la comptabilité doivent rester à Winnipeg, ce qui, malgré des assurances contraires, semble très improbable, advenant que les dirigeants essentiels susmentionnés soient tous transférés à Montréal.

Les perspectives sont encore moins rassurantes en ce qui touche les ateliers de réparation maintenant installés à Stevenson-Field où ils forment le plus gros de l'aéroport.

Jusqu'à ces derniers temps, les bureaux centraux de l'exploitation d'Air-Canada se trouvaient tous à Winnipeg. Il y a à peu près un an, le déplacement vers l'est des employés commença sous la forme du transfert à Montréal de ce qu'on appelait le bureau central du trafic, composé des services suivants:

Gérant général du trafic

Directeur de l'acheminement du trafic:

Surintendant général de la réservation des places

“ “ des services spéciaux

“ “ de l'acheminement, routes internationales

“ “ de l'analyse du trafic

“ “ de la statistique du trafic

Directeur des ventes aux passagers:

Surintendant général des agences et exploitations en commun

“ “ des ventes en commun

Directeur des ventes de l'aérofret:

Surintendant général du service des débouchés

Surintendant de l'aérofret

Directeur de la publicité:

Surintendant général du personnel et de l'entraînement

“ “ des taux et tarifs

Gérant du bureau

Plus environ 20 commis et sténographes touchant à peu près \$2,000 par an chacun

Déboursés annuels en salaires et traitements (évaluation modérée):
\$135,000.

Continuation du mouvement vers l'Est

Les personnes suivantes ont été avisées d'être prêtes à être transférées à Montréal en octobre 1949, et c'est à quoi nous nous opposons le plus:

Président

Directeur du contrôle des recherches et économique

Directeur du personnel

- Vice-président chargé de l'exploitation
- Adjoint au gérant général
- 6 aides
- Gérant du bureau économique
- 4 statisticiens
- Directeur de l'exploitation des avions
- 4 aides
- Directeur des communications
- 5 aides
- Directeur de l'entretien et des réparations
- 5 aides
- Directeur des postes d'essence
- 4 aides
- Directeur du génie
- 10 aides
- Directeur du service des passagers
- 5 aides
- Directeur de l'entraînement
- Gérant du personnel
- 4 aides
- Gérant du bureau du budget
- 1 aide
- Vérificateur général
- Comptable général
- Plus environ 100 commis, sténographes, etc., touchant à peu près \$2,000 par an chacun
- Déboursés approximatifs en salaires et traitement (évaluation modérée): \$575,000 par an.

Le nombre des membres du personnel concernés est évalué à 165. Notons qu'on est en train de transférer à Montréal les bureaux du vérificateur général et du comptable général. Leur personnel à Winnipeg compte maintenant environ 150 personnes. Il est naturel de supposer que celles-ci suivront leurs chefs à Montréal.

Ce déplacement des chefs de tous les services d'exploitation et de leur personnel de bureau immédiat nous porte naturellement à craindre qu'il ne s'agisse là que d'un premier pas. Nous avons de la peine à croire que le reste du personnel des chefs de services ne sera pas lui aussi transféré à Montréal, en temps voulu, de sorte que le siège actuel d'exploitation de Stevenson-Field deviendra simplement un arrêt secondaire destiné à l'entretien.

Le président des Lignes aériennes Trans-Canada nous a affirmé qu'il n'en sera pas ainsi, mais si l'on trouve quelque moyen de justifier le déplacement des chefs de ces services, il est plus facile encore de justifier le déplacement de leur personnel quand Montréal lui offre assez de place.

Le chapitre suivant expose la grosse question.

La bonne marche de l'exploitation justifie-t-elle le déplacement des employés de Winnipeg à Montréal?

Winnipeg, centre géographique du continent, semble être le lieu logiquement commandé pour l'installation de bureaux centraux d'exploitation, de réparation et d'entretien, comme il est commandé par les besoins de la défense nationale. Les lignes aériennes suivantes des États-Unis, qui toutes ont des routes aériennes outre-mer, ont choisi des villes situées au milieu du continent comme siège de leur exploitation: *North West Airlines*, à St. Paul (Minn.);* *T.U. Airlines*, à Kansas-City; *Braniff Airlines*, à Dallas (Texas); *United Airlines*, à Denver (Colorado), jusqu'à récemment à Chicago.

Il est évident qu'un réseau de transports gagne au point de vue économique à être dans une situation centrale. Au Canada, cette situation offre des avantages au point de vue du climat, de l'espace et surtout du coût de la main-d'œuvre et de la vie. De plus, l'aéroport de Winnipeg a l'avantage d'être situé à trois milles seulement du centre de la ville. Comme il est tout proche de la banlieue, les employés trouvent sans peine des logements et des moyens de transport.

A Winnipeg, Air-Canada dispose de terrains bien suffisants pour ses ateliers et ses bureaux. Soulignons aussi que non seulement la vie est moins chère à Winnipeg qu'à Montréal, mais que Winnipeg dispose d'une classe de bons travailleurs formés aux divers travaux d'une ligne aérienne en raison du siège social d'Air-Canada et d'autres lignes aériennes, situé dans cette ville. Elle dispose aussi d'un grand nombre d'hommes qualifiés qui, durant la guerre, ont travaillé à Stevenson-Field pour d'autres lignes aériennes, à des travaux de visite et de réparations de grande envergure sur des moteurs et des fuselages d'avions.

Le climat de Winnipeg se prête bien mieux que celui de Montréal à mettre les avions à l'épreuve. Les conditions de vol y sont bien meilleures d'un bout à l'autre de l'année. Air-Canada y a tous les locaux voulus pour loger les 165 employés qu'on veut déplacer à Montréal, où ils occuperont des locaux dans un nouvel édifice adjacent au terminus du National-Canadien. Le loyer annuel de ces locaux sera, à ce qu'on nous dit, évalué à \$100,000.

Ce chiffre est calculé au taux de \$3 par pied carré et je crois que la superficie de locaux est de quelque 30,000 pieds carrés.

Winnipeg ne peut guère se permettre le luxe de perdre autant d'employés ou l'impulsion donnée aux affaires par suite de leurs salaires. La population du Manitoba a baissé de 1941 à 1946. J'allègue qu'on ne devrait pas imposer un tel sacrifice au Manitoba.

Importance de Stevenson-Field, telle qu'exposée à grands traits par le très hon. C. D. Howe

Le très honorable C. D. Howe, dans un discours prononcé devant l'*Industrial Development Board du Manitoba* à Winnipeg le 31 mai 1948, a loué le rôle de pionnier en matière d'aviation joué par cette ville et sa position d'importance capitale, en des termes dont je ne pourrais sans doute reproduire toute la vigueur:

Winnipeg occupe une position géographique d'importance capitale comme centre de distribution et de transports, depuis l'époque où fut bâti le premier fort au confluent des rivières Rouge et Assiniboine, dans l'intérêt

du commerce de la pelleterie. Le transport par eau n'est plus le moyen de transport le moins coûteux au Manitoba, mais Winnipeg est aujourd'hui le point de rencontre de tous les moyens de transport routiers, ferroviaires et aériens entre l'est et l'ouest du Canada. Votre ville a ouvert les voies à l'aviation commerciale, quand les pilotes de la brousse, ayant appris à piloter des avions pendant la première guerre mondiale, jouèrent un rôle si important dans la mise en valeur des régions minières du nord et du nord-est du Manitoba. Winnipeg, nœud de routes aériennes continentales, continue à défendre sa vieille tradition de grand centre aérien. Le bureau central d'exploitation d'Air-Canada, le bureau central d'entretien de la *Canadian Pacific Airways* et le terminus canadien de la *Northwest Airlines* y sont établis. Les trois millions de dollars prévus au programme d'expansion et d'amélioration que j'annonçais l'année dernière sont en train de faire de Stevenson-Field l'un des aéroports les plus importants de l'Amérique du Nord.

Autres faits concernant le développement de l'aviation au Manitoba

La *Western Canada Airways*, qui prit plus tard le nom de *Canadian Airways Limited*, fut fondée à Winnipeg en 1926. C'était de beaucoup la plus importante des lignes aériennes en activité au Canada. Elle fraya les voies dans maint domaine de l'aviation, établit des itinéraires à horaires réguliers pour passagers, transporta du courrier aérien et, pendant nombre d'années, transporta un plus gros poids de messageries express et ordinaires que toute autre ligne de l'univers. Elle avait une grande flotte d'avions de tous modèles et, à ses propres frais, elle découvrit et inaugura nombre de nouveaux modes de voyage aérien qui sont devenus courants. En 1937, le gouvernement donna un coup mortel aux grandes lignes aériennes d'intérêt privé au Canada, quand il fonda les Lignes aériennes Trans-Canada, et en 1941, la *Canadian Airways* vendit la plupart de ses avions à la *Canadian Pacific Airlines*, dont le siège d'exploitation était aussi à Winnipeg. Celle-ci n'eut plus à desservir que les points de lignes pourvoyeuses, mais elle a récemment reçu le droit de faire voler des avions sur une route transpacifique vers l'Orient et transféré son bureau central d'exploitation à Vancouver. Donc, si l'on procède au transfert proposé d'Air-Canada de Winnipeg à Montréal, Winnipeg, après avoir joué un rôle de pionnier en matière d'aviation et avoir été le siège d'exploitation de trois grandes lignes aérienne, n'en aura plus une seule.

Ligne de conduite du gouvernement

Le gouvernement devrait assister les districts moins favorisés, quand il peut le faire sans augmenter le fardeau du contribuable.

C'est ce que je tiens à souligner, monsieur le président.

Au cours de la dernière guerre, le rassemblement des industries dans les provinces centrales a été aggravé par la pratique officielle de donner des contrats de fournitures aux entreprises existantes et d'engager des fonds publics dans la construction d'usines (201 millions de dollars) et dans l'outillage de celles-ci (environ 500 millions).

En vertu de ce programme, le Québec eut 59 usines nouvelles, dont la construction seule coûta 98 millions; l'Ontario en eut 68 qui ont coûté 79 millions; les trois provinces des Prairies, ensemble, en eurent 11 qui ont coûté 10 millions et demi.

Comme la plupart de ces usines de l'État, qui furent vendues à des conditions très favorables, se trouvaient dans l'Ontario et le Québec, les provinces de l'est y gagnèrent de nouveau, sous la forme de la fondation de nouvelles entreprises d'après-guerre. Le Manitoba y perdit sensiblement, étant donné qu'il fallut démolir l'usine de la *Defence Industries* à Transcona, qui formait les deux tiers de la superficie des locaux attribuée au Manitoba en vertu du programme officiel et qui ne pouvait être reconvertie en usine à l'usage du temps de paix.

Le très hon. M. HOWE: Puis-je vous interrompre un instant? Vous venez de dire que les 11 usines nouvelles de l'ensemble des provinces des Prairies ont coûté 10 millions et demi. Comme je me souviens que l'usine d'azote de l'Alberta a coûté à elle seule 14 millions, je me demande où vous avez trouvé ce chiffre.

Le TÉMOIN: Je demanderai à M. Gilliat de le chercher pour vous tout à l'heure.

Le très hon. M. HOWE: J'étais simplement curieux de le savoir.

Le TÉMOIN: Autre point d'importance capitale: le rassemblement des industries de guerre dans les provinces centrales causa un gros détriment à la population des provinces des Prairies, en provoquant l'exode de milliers de travailleurs, en particulier de jeunes gens. D'après le Bureau fédéral de la statistique, entre 1941 et 1946, l'Ontario accrut sa population de 319,000 personnes, le Québec, de 298,000 et l'Alberta, de 4,000, tandis que la Saskatchewan en perdait 66,000 et le Manitoba, 3,000.

Si l'on tient compte de l'accroissement naturel normal de la population, on constatera la gravité de ces chiffres.

A égalité ou quasi-égalité d'autres éléments, l'attitude de cette corporation de la Couronne devrait être de laisser son bureau central d'exploitation dans un district qui, par ailleurs, est moins favorisé que d'autres au point de vue de la production industrielle. L'intérêt national exige que les services de l'administration publique et les corporations de la Couronne ne soient pas tous rassemblés à Montréal, Toronto et Ottawa. L'équité demande qu'un nombre raisonnable de ces services et de ces corporations soient situés dans les provinces des Prairies. L'ensemble du pays gagnerait aussi à ce qu'on arrête le mouvement de personnes vers des districts industriels déjà surpeuplés.

Réponse à l'argument du "centre de gravité"

Pour essayer de justifier le déplacement de tous ces dirigeants et de leur personnel de Winnipeg à Montréal, on a allégué que Montréal est le "centre de gravité" d'Air-Canada, c'est-à-dire son centre d'activité principale. Même s'il est vrai qu'un plus grand nombre d'avions sont chargés et déchargés à l'aéroport de Montréal qu'ailleurs, la surveillance immédiate de ces opérations ne relève pas des hauts fonctionnaires de l'exploitation et ces opérations n'ont aucun rapport avec la question du siège du bureau principal de l'exploitation de la ligne. La théorie du "centre de gravité" ne résiste pas à l'examen des faits.

A considérer seulement les services des Lignes aériennes Trans-Canada dans l'Amérique du Nord, qui est après tout le territoire pour la desserte duquel elles ont été fondées, on constate que leurs itinéraires représentent un total de 7,912 milles (page 11 du rapport d'Air-Canada pour 1948), dont 3,469 représentent l'itinéraire de Sydney (Nouvelle-Écosse) à Victoria (C.-B.). Montréal et Winnipeg sont des points principaux de cet itinéraire, mais ni l'une ni l'autre n'est

un terminus de ligne. Sur 2,885 des 4,443 milles restants, Winnipeg est le terminus ouest d'une route et le terminus est de trois autres. Montréal n'est le terminus d'aucune route nord-américaine.

Pour les sept derniers mois de l'année, les revenus canadiens, sans compter ceux de l'aéroposte, sont les suivants:

Toronto-ouest, environ \$5,750,000

Toronto-est, environ \$2,400,000

Il appert donc que le district dont Winnipeg est le centre rapporte près de deux fois et demie plus, en revenus tirés de toutes les sources au Canada, que le centre de Montréal ou, pour employer le terme ferroviaire, le "centre de densité de trafic" de Montréal. On nous informe aussi qu'en 1948, une moyenne journalière de 660·8 passagers sont montés à bord d'avions à destination de l'Ouest (Winnipeg et points à l'ouest), en comparaison de 307·4 passagers à destination de l'Est (Montréal et points à l'est).

Je dirai ici que la plupart de ces renseignements sont connus exclusivement par Air-Canada et ne sont pas à notre disposition. Au cas où ils seraient faux, les dirigeants d'Air-Canada peuvent nous fournir les explications requises. Nous avons dû nous guider sur les renseignements généraux dont nous disposions. Je puis ajouter que, depuis 1945, nous n'avons pas disposé d'un détail répartissant le volume du trafic entre passagers, poste et fret.

Même en ce qui concerne la ligne transatlantique partant de Montréal, on nous informe que, pour 1948, sur les 13,337 billets d'aller pour outre-mer vendus au Canada, 280 ou 2·15 p. 100 seulement ont été vendus à Montréal.

Quelques-uns des chiffres suivants sont tirés du bilan pour 1948. Comme nous n'avons pas le détail de ces chiffres, il se peut qu'ils soient inexacts, parce que le montant total des pertes n'est pas réparti entre trafic-passagers, poste et fret, mais à supposer que ces pertes proviennent toutes du trafic-passagers, on aurait les chiffres suivants:

1. 532,555 passagers survolant les itinéraires nord-américains ont payé en moyenne \$28.13 pour leur billet. Air-Canada a perdu là-dessus en moyenne \$1.42 par voyage, soit environ 5 p. 100.

2. 32,821 passagers traversant l'Atlantique ont payé en moyenne \$269.70 par voyage. Air-Canada a perdu là-dessus \$46.10, soit un peu plus de 17 p. 100.

3. 2,951 passagers utilisant les routes des Bermudes et des Antilles britanniques ont infligé une perte de \$277,000, sans compter dépréciation et intérêt. Le prix est de \$93.86 en moyenne par voyage. Ceci constitue plus de 100 p. 100 du revenu.

La ligne transatlantique accuse pour 1947 un profit de \$141,000, ce qui est dû sans doute au manque de place sur les navires. Le rapport de 1948 accuse une perte d'exploitation de \$1,509,734 sur toutes les lignes d'outre-mer. Il est probable que, comme le prévoit le président au rapport de 1948, la ligne transatlantique continuera d'accuser une perte. A notre avis, cette prévision se justifie par les raisons suivantes: l'existence actuelle de sept autres grandes compagnies rivalisant avec Air-Canada pour bénéficier du trafic transatlantique et le projet établi de fusionner l'*America Overseas Air Lines* et la *Pan American Airways*. De plus, on sait aussi que cette dernière est en train d'utiliser des avions à 80 places volant dans la stratosphère et qui finiront par rendre l'avion *North Star* d'Air-Canada aussi suranné et coûteux à piloter que les avions plus petits et plus lents devenus surannés par suite de leur remplacement par le *North Star*.

A notre avis, l'argument du "centre de gravité" importe peu, d'une manière ou d'une autre, quand on l'applique aux différents points de la ligne principale. La vraie question est celle-ci: de quelle localité peut-on, avec le plus d'efficacité et d'économie, exploiter la ligne?

Nous croyons que les éléments dont il faut tenir compte pour déterminer le meilleur emplacement des bureaux centraux d'exploitation d'une ligne aérienne sont les suivants:

1. Un climat favorable.
2. Des locaux suffisants et permettant l'expansion.
3. Une main-d'œuvre suffisante.
4. Le coût de la main-d'œuvre.
5. Le coût de la vie.

Ces facteurs font de Winnipeg l'endroit tout désigné.

Les lignes aériennes Trans-Canada furent fondées à titre de société monopolisant le service aérien à travers le Canada. D'après son rapport pour 1948, elle a transporté en tout cette année 532,555 passagers payants sur ses lignes nord-américaines, soit 24 p. 100 de plus qu'en 1947. Voici la gestion générale des services nord-américains pour 1948:

Revenu d'exploitation	\$20,866,936
Frais d'exploitation, sans dépréciation	19,249,971
<hr/>	
Surplus du revenu sur les frais d'exploitation, avant dépréciation et intérêt	\$ 1,616,965
Dépréciation	2,374,085
<hr/>	
Déficit d'exploitation, après dépréciation	757,120
Intérêt sur capitaux engagés	425,902
<hr/>	
Déficit	\$ 1,183,022
<hr/>	

Il est entendu que la question de la dépréciation prête toujours à des discussions. Nous ignorons naturellement comment on est arrivé à calculer cette somme de \$2,374,085 établie pour la dépréciation et qui dépasse de \$700,000 ou \$800,000 celle fixée pour la dépréciation en 1947. Nous ignorons s'il s'agit d'une réserve fixée directement en vue de la dépréciation, d'une dépréciation calculée en fonction de l'usure ou d'une dépréciation calculée sur ce qu'on appelle le renouvellement de l'outillage. Il se peut qu'une partie de la différence entre les chiffres s'explique par la différence des méthodes de calcul employées.

Comme la gestion générale ne ventile pas ce compte, il est impossible de dire quelle proportion du déficit d'exploitation résulte de la répartition arbitraire des frais d'entretien et de réparation, du matériel, des traitements et salaires du bureau central et autres frais généraux, entre les services nord-américains et les services d'outre-mer.

D'après le rapport de 1948, les Lignes aériennes Trans-Canada (Atlantique) Limitée ont transporté 32,821 passagers outre-mer en 1948, dont 23,429 ont traversé l'Atlantique utilisant le service régulier et 6,441 à bord d'avions nolisés. La plupart de ces derniers voyageurs étaient des immigrants (il est probable

que ce trafic-immigrants sera discontinué). Les routes des Bermudes et des Antilles ont été utilisées par 2,951 personnes. Voici la gestion générale de ces services outre-mer:

	1948	1er mai au 31 déc. 1948	1er mai au 31 déc. 1947
Revenu d'exploitation	\$10,861,110	\$ 8,886,112	\$ 5,483,298
Frais d'exploitation, dépréciation non comprise ..	11,126,437	8,324,464	5,000,161
Déficit ou excédent d'exploita- tion, avant dépréciation et intérêt	(déficit) 265,327	(excédent) 561,648	(excédent) 483,137
Dépréciation	1,244,407	976,960	341,737
Déficit ou excédent d'exploita- tion, après dépréciation	(déficit) 1,509,734	(déficit) 415,312	(excédent) 141,400
Intérêt sur capitaux engagés ..	240,484	180,956	5,097
Déficit ou excédent	\$ 1,750,218	\$ 596,268	\$ 136,303
	(déficit)	(déficit)	(excédent)

Je crois qu'il est inutile, monsieur le président, que je lise tous ces chiffres et fasse perdre du temps au Comité. Le bas du tableau donne les résultats financiers, qu'il s'agisse de déficits ou d'excédents.

Pour ces routes aériennes d'outre-mer, le déficit d'exploitation, compte tenu de la dépréciation, s'élève à \$1,509,734 en 1948.

Bien que la gestion générale des services d'outre-mer ne ventile pas ce compte entre la ligne transatlantique et celle des Antilles, on nous informe que l'exploitation de la ligne des Bermudes, de mai à décembre 1948, a donné un revenu de \$211,000.

Frais d'exploitation \$409,000; déficit \$198,000.

L'exploitation de la ligne des Antilles, en décembre 1948 qui est le mois de son ouverture, a donné un revenu de \$43,000.

Frais d'exploitation \$122,000; déficit \$79,000.

Le revenu combiné de l'exploitation de ces deux lignes, en janvier 1949, a été de \$109,000.

Frais d'exploitation \$202,000; déficit \$93,000.

On admet qu'il est possible que les résultats financiers pour février, mars et peut-être même avril soient meilleurs, vu que ces routes sont utilisées surtout par ceux qui ont les moyens de passer des vacances d'hiver aux Antilles. Il semble que ces chiffres d'affaires ne justifient pas l'existence d'un service aussi coûteux. La question ainsi posée est de savoir s'il convient de lancer dans une entreprise aussi peu lucrative la ligne aérienne de l'État, fondée en vue de fournir aux Canadiens un service aérien au Canada.

Afin de maintenir en vie cette misérable entreprise, on propose d'augmenter les charges financières en déplaçant des employés d'un district où la vie est moins chère à un district où elle est plus chère et d'abandonner les bureaux et autres installations d'Air-Canada à Winnipeg, pour louer de grands bureaux à Montréal, dont le loyer plus cher augmentera d'autant les frais généraux.

On a décidé d'augmenter de 15 p. 100 le tarif des passagers survolant le pays, ce qui accroîtrait le revenu de \$2,230,000, sans parler du revenu donné par l'aéroposte et l'aéofret. Cette augmentation serait plus que suffisante à annuler le déficit résultant de l'exploitation en 1948. Le solde servira-t-il à couvrir le déficit qui résultera de l'exploitation des lignes d'outre-mer?

On prétend que ces lignes coûteuses font qu'il est logique d'installer les bureaux centraux d'exploitation de tout le réseau à Montréal. De plus, Montréal devrait, dit-on, supplanter Winnipeg à cause de l'importance du chiffre d'affaires des services d'outre-mer. Mais il s'agit de services d'ordre régional, dont l'importance pâlit en face de celle du service transcontinental. Les avions de ce service font maintenant 72 envolées par jour. Il y a seulement neuf envolées d'aller et retour des avions du service d'outre-mer, par semaine, à savoir

quatre vers la Grande-Bretagne, trois vers les Bermudes et deux vers les Antilles, faisant escale à Kingston (Jamaïque) et Port-of-Spain (Trinité).

En face de ce grand nombre d'envolées des avions du service transcontinental d'Air-Canada, c'est mal raisonner que d'insister sur les envolées transatlantique comme argument en faveur du transfert à Montréal des bureaux centraux d'exploitation de tout le réseau.

En 1948, les avions transcontinentaux ont transporté 17 fois plus de passagers que ceux d'outre-mer. A mesure qu'on prend l'habitude de choisir l'avion comme mode de voyager, chose à prévoir d'après les chiffres passés, le nombre potentiel des passagers transcontinentaux comparé à celui des passagers d'outre-mer aboutira à creuser une différence toujours plus grande entre le chiffre d'affaires des lignes transcontinentales et celui des lignes de l'Atlantique.

Privations pour les employés

On nous dit que plus d'un dirigeant en train d'être déplacé est un homme marié. Il en est de même d'un grand nombre d'employés. Beaucoup de ces hommes ont acheté à Winnipeg ou dans les municipalités voisines des maisons pour eux et leurs familles, et font des versements sur ces maisons. C'est évidemment être cruel à leur égard que de les obliger à vendre leurs maisons à bref délai et peut-être à perte. On nous dit qu'il leur sera très difficile d'acheter des maisons à Montréal, même s'ils en ont les moyens, et qu'il leur sera certainement presque impossible de trouver un logis convenable à louer. Ils perdront aussi de l'argent à habiter dans les localités où le coût de la vie est plus élevé, à moins qu'on n'augmente leurs traitements en proportion de cette hausse. Non seulement les prix de transport seront plus élevés, mais encore il leur faudra deux heures pour aller et revenir de leur travail, alors qu'à Winnipeg le même transport leur prenait une demi-heure. L'une des circonstances les plus regrettables de l'affaire est d'imposer le sacrifice qui consiste pour un employé à être arraché du district ou de la ville où il a élu domicile, et placé dans un endroit inconnu et très éloigné de son domicile. Il est très probable que nombre d'employés donneront leur démission plutôt que de consentir à ce sacrifice: question non seulement de préférence, mais aussi parfois de nécessité économique.

Il sera très difficile à ces démissionnaires de trouver de nouveaux emplois appropriés à Winnipeg, vu qu'ils seront obligés d'abandonner le travail dans lequel ils ont acquis de l'expérience et de trouver de l'emploi dans quelque autre champ d'activité.

Il existe de plus dans un chapitre de la Défense du Canada des affirmations qui restent au-dessous de la vérité. Quoi qu'il en soit, nous ne faisons pas autorité en la matière, mais je vous ferai remarquer le jugement énoncé l'autre soir par M. Winston Churchill en ces termes: "La maîtrise de l'air, exercée soit en bien soit en mal, est aujourd'hui la preuve suprême de la puissance militaire. En face de cette primauté, les flottes et les armées, quelles que soient leur nécessité et leur importance, doivent se résigner à occuper un rang secondaire."

Défense du Canada

Le Canada est en train de dépenser des sommes plus fortes que jamais à ériger des ouvrages de défense en prévision de toute attaque. On admet qu'il est souhaitable de disperser les industries de guerre essentielles. Au cours de la dernière guerre, on a trouvé utile d'avoir un grand nombre d'aérodromes dispersés ça et là dans les provinces des Prairies, en vue d'y entraîner des milliers d'hommes au service aérien. Winnipeg avait servi de quartier général de réparation et de visite des appareils pour ces aérodromes militaires et, quand la guerre éclata, elle était prête à servir de centre d'entraînement militaire, parce qu'elle était un centre d'aviation civile.

La défense nationale exige au plus haut degré que l'industrie de l'aviation ne se concentre pas dans une localité donnée et qu'elle dispose dans tout le pays d'un personnel entraîné, capable au besoin d'entretenir et de réparer des avions militaires. A notre avis, c'est de la plus haute importance.

On n'a pas allégué que les bureaux centraux d'exploitation gagneraient, soit au point de vue financier soit au point de vue de la valeur de leur organisation, à être déplacés de Winnipeg à Montréal.

Examinons maintenant quels sont les avantages possibles qui justifieraient les dépenses et les sacrifices entraînés. En quoi et par quel moyens l'excellence des Lignes aériennes Trans-Canada serait-elle rehaussée? Existe-t-il la moindre preuve ou indication portant à croire que les dirigeants pourraient remplir leurs fonctions avec plus de compétence s'ils occupaient des locaux coûteux du quartier des affaires de Montréal? Il est vrai qu'ils seraient plus rapprochés de la direction du National-Canadien, qui se trouve à Montréal, mais il reste que cette direction n'est pas composée de techniciens de l'exploitation d'une ligne aérienne et les dirigeants ne pourraient la consulter qu'à propos de la conduite générale des affaires, qui ne change pas souvent. Dans sa lettre aux employés, le président déclare que les frais de voyages se trouveraient réduits. Il est permis d'en douter, mais même s'il en était ainsi, n'incombe-t-il pas entre autres choses aux exploitants d'une compagnie de transport de voyager afin de se tenir au courant des diverses branches de leur entreprise? D'ailleurs, l'indice de chargement des passagers payants, donné au rapport, indique que les dirigeants peuvent voyager sans que ledit revenu en souffre.

Depuis la préparation du mémoire, nous avons noté, à la page 25 du rapport annuel d'Air-Canada pour 1948, sous la rubrique des frais généraux et d'administration, que les frais de voyages et incidents pour les services nord-américains s'élevèrent à \$24,192 en 1947, contre \$19,059 en 1948; pour les services outre-mer, à \$8,985 en 1947, contre \$12,032 en 1948. Ces postes ne forment pas un gros montant du total et, à la vérité, ne semblent pas justifier une augmentation annuelle de \$100,000 en frais de loyer. Nous remarquons aussi, sous la rubrique du service du trafic et ventes transféré à Montréal, les chiffres suivants relatifs

aux frais de voyages: pour les services nord-américains, \$90,977 en 1947 et \$128,880 en 1948; pour les services outre-mer, \$32,592 en 1947 et \$75,788 en 1948. D'après cette augmentation de 60 p. 100, comparée à l'augmentation de revenu de 52 p. 100, chiffres donnés par le rapport, il ne paraît pas qu'on ait réduit de beaucoup les frais de voyages.

Mais même si l'on admet tous ces avantages, il reste en vérité que les objections à faire au transfert et à ses désavantages l'emportent de beaucoup sur les prétendus avantages. Si Air-Canada était une société d'intérêt privé et si les directeurs étaient de gros actionnaires payant les déficits de leur propre poche, ils chercheraient à réduire par tous les moyens les déboursés inutiles, même s'ils avaient à payer de leur poche, et le facteur des dépenses l'emporterait à lui seul sur tous les autres. Nous croyons que ces considérations s'appliquent avec une force égale à une ligne aérienne de l'État.

Conclusion

En terminant, nous alléguons qu'un tel déplacement, une fois effectué, portera un coup grave à l'économie du Manitoba et entraînera de dures privations pour le personnel. Il fera converger davantage l'industrie, la population et les salaires et traitements vers l'Est, au détriment de l'Ouest et du Canada en général. Il n'est pas à conseiller au point de vue de l'exploitation, à cause de la question de l'emploi et celle de la situation géographique, ni au point de vue militaire. On n'a prouvé ni que Montréal serait le "centre de gravité" ni qu'une réduction des frais généraux ou autres résulterait du transfert. Toutes ces considérations devraient l'emporter sur l'argument de la commodité offerte aux hauts fonctionnaires et aux directeurs d'Air-Canada. On craint que d'autres transferts plus considérables ne suivent celui qui est prévu et ne fassent souffrir davantage l'économie du Manitoba, non seulement par la perte de personnel d'Air-Canada, mais aussi par les pertes infligées aux filiales.

A notre avis, on devrait donc abandonner le projet annoncé de transférer les bureaux centraux d'exploitation d'Air-Canada de Winnipeg à Montréal.

Monsieur le président et messieurs, je vous remercie de votre attention. Monsieur Gilliat, voulez-vous maintenant répondre à la question posée par le très honorable M. Howe? Je crois que vous en avez le détail.

M. GILLIAT: Si j'ai bien compris M. Howe demandait des renseignements au sujet des dix millions et demi engagés dans onze usines des provinces des Prairies, question mentionnée à la page 7 de notre mémoire. M. Fillmore aurait dû donner lecture des deux alinéas suivants, ce qu'il n'a malheureusement pas fait. Jetez un coup d'œil à la page 7 et vous verrez ce qui suit, après la mention du capital engagé dans ces usines:

"D'après les chiffres officiels, l'outillage de ces usines coûte 500 millions, soit deux fois et demie le montant des frais de leur construction. Si l'on applique ce taux aux capitaux engagés dans l'industrie de guerre des trois provinces, on verra que le gouvernement a dépensé en tout environ 35 millions pour ces provinces, sur un total de 700 millions pour l'ensemble du Canada.

Mais ce n'est pas tout. Durant l'après-guerre immédiat, les matériaux et la main-d'œuvre de construction de fabriques étaient rares et très coûteux, vu la priorité donnée à la construction des maisons."

Ces déclarations s'appuient sur des faits tirés de la brochure publiée en juin 1948 par le ministère de la Reconstruction et des Approvisionnements, sous

le titre de "Disposition et usage de paix des bâtiments des usines de la Couronne". Le très honorable M. C. D. Howe écrit ce qui suit au premier alinéa du préambule:

La production de munitions et de matériel militaire durant la deuxième guerre mondiale a été grandement facilitée par le programme d'expansion canadienne industrielle de guerre, du ministère des Munitions et des Approvisionnements. Ce programme comprenait la construction de nouvelles usines et de rajouts aux usines actuelles. A cette fin, un capital de plus de 700 millions de dollars a été engagé dans 170 usines en tout. Sur cette somme, 70 p. 100 a été dépensé à l'achat de machines et d'outillage et 30 p. 100 à l'érection de bâtiments. Beaucoup de ces usines étaient de construction moderne et munies de machines du dernier modèle. Toutes appartenaient à la Couronne et quelques-unes étaient exploitées par des compagnies de la Couronne, mais la plupart étaient gérées par des manufacturiers privés.

Au chapitre 4 de ce rapport, ayant trait à la répartition régionale, il est dit que les usines du Québec, au nombre de 59, avaient une superficie totale de 14,658,000 pieds carrés. Leur construction a coûté \$98,026,000. Dans l'Ontario, il y avait 68 usines ayant une superficie totale de 14,529,000 pieds carrés, dont la construction a coûté \$79,268,000. Dans les provinces des Prairies, il y avait 11 usines ayant une superficie totale de 1,944,000 pieds carrés, dont la construction a coûté \$10,488,000. Ce sont les chiffres dont nous sommes servis. Nous supposons qu'une proportion de trois à sept s'appliquerait en matière d'outillage dans tout le pays.

Le très hon. M. HOWE: J'avoue n'avoir pas pris garde au troisième alinéa de la page 7 du mémoire. Je n'ai jamais vu jusqu'ici les usines chimiques séparées des constructions et de l'outillage. Je croyais qu'elles étaient toutes construites ensemble.

M. GILLIAT: Monsieur le président, je voudrais vous présenter l'honorable D. C. Campbell, premier ministre du Manitoba.

L'hon. D. C. CAMPBELL: Monsieur le président, monsieur le ministre et messieurs les membres du Comité, je suis vraiment très heureux de manifester, en même temps que M. Gilliat, mon plaisir de l'occasion de vous rencontrer ce matin, offerte à S. H. le maire de la ville de Winnipeg, à S. H. le maire de la ville de Saint-Boniface et aux diverses associations représentées ici aujourd'hui.

Je suis vraiment très content de faire partie de cette délégation, parce que la province, le gouvernement et les gens du Manitoba désirent que vous sachiez que nous venons ici unis comme un seul homme. Sur ce point, comme sur d'autres j'en suis sûr, le gouvernement parle au nom de tous les Manitobains, en quoi il se trouve dans une situation très favorable pour un gouvernement. Nous sommes très heureux de reconnaître ici tant de députés du Manitoba, monsieur le président, comme membres du Comité aussi bien que comme point d'appui, si je puis dire. Je sais que nous pouvons compter que les autres membres du Comité manifesteront le même haut degré d'intelligence et de civisme qui a toujours été la marque des députés du Manitoba. Nous sommes donc certains que notre demande sera examinée mûrement, soigneusement et honnêtement.

Il me plaît de voir aujourd'hui en notre sein le très honorable M. Howe. La présence du chef du ministère intéressé est avantageuse dans une affaire de ce genre. A vrai dire, je ne saurais guère me féliciter du succès remporté

jusqu'ici dans mes efforts tendant à faire changer d'avis au ministre. Mais j'en ai conclu que cet échec provenait soit de la faiblesse de ma thèse soit de sa médiocre présentation. Cette fois-ci, je dispose d'arguments très persuasifs, parce que mes associés dans cette affaire l'ont très bien étudiée et, étant par là bien mieux au courant que moi, sont bien mieux compétents que moi pour défendre notre thèse.

Tout ce qui me reste donc à dire, monsieur le président, est que le gouvernement et les gens du Manitoba appuient très fermement la thèse qui va être présentée aujourd'hui. Toutes les classes de la société du Manitoba sont amies du progrès. Nous reconnaissons qu'Air-Canada est une entreprise florissante et nous voulons qu'elle participe à l'essor du Manitoba. Nous voulons qu'elle soit un aimant attirant d'autres entreprises amies du progrès et nous pensons que ce pouvoir d'attraction augmentera avec le temps, par suite des ressources que possède le Manitoba. Le Comité devrait tenir compte de celles-ci et, en conséquence, laisser le siège des bureaux centraux d'exploitation d'Air-Canada dans notre province.

Nous estimons que ce point a une grande importance pour nous, car nous voulons poursuivre l'industrialisation de la province. La raison en est que, jusqu'à ces dernières années, on la considérait comme l'une des provinces des Prairies, à savoir une de celles cultivant des céréales, y compris des céréales secondaires. Mais notre économie est en train de changer de nature et d'englober des entreprises industrielles diverses. En vue d'attirer ces entreprises, Winnipeg et sa banlieue honorent le Manitoba en étant l'une des rares métropoles du pays qui ne doivent pas réduire la consommation de l'électricité, à une époque où cette consommation se développe si rapidement.

Notre intention est de continuer d'agir ainsi, afin de pouvoir attirer au Manitoba un plus grand nombre d'entreprises et de plus florissantes encore, ce qui, monsieur le président, est très difficile à exécuter quand l'une des entreprises principales est en train de quitter la province. Dans ce cas, il faut avancer les meilleurs arguments qu'on peut pour les attirer. Ainsi donc, monsieur le président, notre thèse sera exposée et présentée non seulement par l'industrie, mais aussi par les autres orateurs qui sont mieux au courant des détails que moi.

Pour conclure, je dirai que les Manitobains feront cas de la manière approfondie et favorable avec laquelle vous, monsieur le président et messieurs, examinerez la demande de notre délégation.

M. GILLIAT: La parole est à M. Garnet Coulter, maire de Winnipeg.

S. H. le MAIRE COULTER (maire de Winnipeg): Monsieur le président, monsieur le ministre et membres du Comité, je désire vous assurer (et je crois pouvoir le dire au nom de mes collègues de la délégation aussi bien qu'en mon nom) que nous ne sommes pas venus ici pour donner des conseils à Air-Canada sur la manière de conduire ses affaires. Mais déménager cette grande entreprise de la ville de Winnipeg est à notre avis une affaire si sérieuse que je suis fondé à venir faire représentations à ce sujet au nom de la ville, et à vous déclarer, monsieur le président, qu'une telle perte pour notre ville ne se justifierait que par des raisons très valables d'économie administrative, ou d'autres considérations non moins valables.

Le transfert déjà effectué et celui qui est à l'étude ont tous deux un caractère suffisamment grave. J'ai foi en la parole des hauts fonctionnaires d'Air-Canada disant qu'ils n'envisagent aucun autre transfert. Je suis certain que personne ne croirait qu'il s'agit de continuer cette pratique des transferts partiels

que l'on a jugée opportune ou que la direction d'Air-Canada a jugée opportune, et de suivre à l'occasion cet exemple dans un avenir imprévu, ce qui priverait peut-être Winnipeg complètement de cette entreprise.

Je parle aussi au nom des dirigeants et des employés d'Air-Canada qui, établis à demeure à Winnipeg, souffriraient par suite de ce transfert. Une personne plus au courant des faits que moi examinera ce point tout à l'heure. Mais j'estime qu'il m'incombe de relever la confusion, les difficultés et les inconvénients qui résulteraient du transfert.

Maintenant, monsieur le président, je vous remercie, vous et le Comité, comme l'ont fait les orateurs précédents, d'avoir bien voulu nous permettre de témoigner ici. Je sais que le Comité n'a pas du tout l'habitude de recevoir des délégations comme la nôtre et nous estimons qu'il nous a accordé une grâce toute particulière.

M. GILLIAT: La parole est maintenant à S. H. le maire George McLean, de la ville de Saint-Boniface.

S. H. le MAIRE GEORGE McLEAN, maire de Saint-Boniface: Monsieur le président, monsieur le ministre et messieurs, je veux appuyer toutes les paroles prononcées par notre premier ministre, l'hon. M. Campbell, et par Son Honneur le maire de Winnipeg.

Vous savez probablement que Saint-Boniface fait partie du district de Winnipeg. C'est une ville très industrielle, située sur l'autre bord de la rivière et où, entre parenthèses, habitent un grand nombre des employés d'Air-Canada. Naturellement, nos habitants sont bouleversés à l'idée que cette grande entreprise serait transférée ailleurs. Le Comité aimerait peut-être entendre ce qu'en disent les Manitobains. J'estime que les membres du Comité devraient être bien au courant des déclarations de ces gens. Dans les bureaux de médecins, dans les études d'avocats et partout dans la province, les gens racontent que ce transfert profiterait au directeur ou à la direction d'Air-Canada. Je ne peux pas prouver ce que j'avance, mais je crois que le Comité devrait être informé de ces dires. On raconte aussi que les égards témoignés aux employés qui doivent être arrachés de leurs foyers sont minimes ou même inexistantes.

Comme on l'a déjà souligné, certains de ces employés ne peuvent déménager et seront obligés de quitter leur emploi et de chercher d'autres moyens de vivre.

De plus, j'estime qu'enlever au Manitoba les salaires et traitements accordés par Air-Canada, c'est porter un coup défendu. Ayant joué un rôle de pionnier en matière d'aviation, le Manitoba s'attend à ne pas être privé d'aviation. Il a besoin, bien plus que la ville de Montréal ou la province de Québec, de ces salaires et traitements. J'ajouterai seulement ceci: le Comité devrait tenir le plus grand compte de nos représentations, parce qu'elles ont tant d'importance pour les Manitobains. Je vous remercie beaucoup.

M. GILLIAT: Je demanderai maintenant à M. Daniel Sprague, président de l'*Industrial Development Board*, du Manitoba, de se présenter.

M. SPRAGUE: Monsieur le président, messieurs, à titre de président de l'*Industrial Development Board* du Manitoba, je dirai que nous sommes aussi intéressés à garder l'industrie dans notre province, qu'à y amener une nouvelle. Je pense que nous tenons plus à garder celle qui s'y trouve.

Notre commission s'oppose à ce déménagement que l'on a l'intention d'effectuer sous prétexte qu'il en résultera une augmentation des frais d'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada, alors que cette compagnie exploite déjà à fortes pertes.

Comme certains d'entre vous se le rappellent peut-être, le déficit des Lignes aériennes Trans-Canada s'est chiffré à \$1,133,000 en 1946; à \$1,897,000 en 1947 et à \$2,267,000 en 1948.

Le déficit de cette compagnie a atteint les \$5,297,000 au cours des trois dernières années. C'était avant qu'elle ait prélevé des intérêts sur les immobilisations.

Il est assez intéressant de noter que les Lignes aériennes Trans-Canada ont une façon singulière de combler les déficits. Si l'on examine l'état de 1948, on remarquera qu'une subvention versée par le gouvernement fédéral a compensé le déficit de ces trois dernières années. En calculant le total des placements, il faut donc tenir compte des déficits comblés par le gouvernement.

On fait allusion dans le rapport de 1948 de la compagnie au fait que le déficit d'exploitation est imputable en grande partie à la hausse des salaires. Pourquoi la compagnie augmenterait-elle de nouveau ses frais d'exploitation en déménageant une bonne partie de son organisation d'une région où elle peut exploiter à peu de frais, à une région où l'exploitation coûte cher?

Les traitements et les salaires des Lignes aériennes Trans-Canada se sont chiffrés à plus de 40 p. 100 du total des frais d'exploitation. Les salaires sont moins élevés dans la région de Winnipeg que dans celle de Montréal. D'après le Bureau fédéral de la statistique, le salaire hebdomadaire moyen à Winnipeg était de \$38.39 en décembre 1948, comparativement à \$41.22 à Montréal.

Les Lignes aériennes Trans-Canada ont une importance pour le Manitoba. Elles occupent le sixième parmi les employeurs de main-d'œuvre à Winnipeg et sa banlieue, à part, naturellement, le gouvernement provincial et la ville. L'établissement de cette industrie dans une autre ville que Winnipeg aura un effet assez désastreux sur l'économie de cette dernière ville.

Nous estimons, d'un autre côté, que l'économie du Canada en général aura à gagner d'une décentralisation de l'industrie plutôt que de sa centralisation dans des localités comme Montréal. Cela pourrait s'avérer particulièrement dans le cas d'une autre guerre.

Merci.

M. GILLIAT: Nous entendrons maintenant M. Andrew Murphy, président du *Winnipeg and district trades and Labour Council*.

M. MURPHY: Monsieur le président, messieurs, en ma qualité de membre des organisations ouvrières et à titre de président du *Trades and Labour Council*, je représente toutes les organisations ouvrières du Manitoba.

Je puis affirmer qu'une étroite collaboration a toujours existé avec les Lignes aériennes Trans-Canada en matière de contrats et de conventions, et je sais que nous avons fourni de très bons ouvriers.

Je crois qu'il n'est guère nécessaire que je vous fasse remarquer, messieurs, qu'il doit s'agir d'une question sérieuse lorsque des représentants d'organisations ouvrières et de la Chambre de commerce font partie de la même délégation. Il s'agit d'une question franchement sérieuse pour l'ouvrier du Manitoba et je sais, ou j'espère du moins, que le Comité prendra en sérieuse considération tout ce qui a été dit par ceux qui m'ont précédé. Je constate que vous vous préparez déjà

à déplacer plusieurs fonctionnaires et leurs adjoints, et il est peu probable que vous les déplaçiez sans toucher au reste du personnel. Je sais, après avoir causé avec les employés, que toute cette affaire les inquiète grandement. J'estime que l'on devrait se prononcer catégoriquement pour ou contre ce déménagement, et j'espère que ce sera contre. Impossible de demander à un employé de bien s'acquitter de son travail s'il pense continuellement à la possibilité de déménager dans une autre ville, où il aura plus de dépenses, de retirer ses enfants de l'école et d'installer sa famille dans une autre ville qui n'offre pas les facilités de logement de Winnipeg.

J'ai causé avec un des membres du syndicat des aviateurs qui s'est rendu à Montréal l'an dernier. Il a, à Winnipeg, une maison qu'il me dit avoir payé \$7,000. Il a cherché un logement semblable à Montréal et il m'a dit qu'il lui faudrait payer de \$11,000 à \$12,000 pour une maison semblable s'il était obligé d'aller demeurer à Montréal. Je doute fort qu'il puisse maintenant obtenir \$7,000 pour sa maison à Winnipeg, et je ne vois pas comment il pourrait acheter et entretenir une maison de \$12,000. Cela est impossible au travailleur ordinaire; il ne peut absolument pas entretenir une maison semblable.

Ceux qui m'ont précédé ont montré les richesses hydro-électrique du Manitoba, et je sais que vous êtes également au courant de cette situation.

Je demanderai sérieusement au Comité d'accorder à la délégation toute l'attention voulue aux fins de laisser les Lignes aériennes Trans-Canada où elles sont. Leur emplacement actuel est avantageux pour le pays en général, quel que soit le point de vue où l'on se place.

M. GILLIAT: Vous entendrez maintenant M. T. A. Farenhurst, représentant la Division n° 156 de l'aviation, de la Légion canadienne.

M. FARENHURST: Monsieur le président, honorable M. Howe, messieurs:

La Division de l'aviation de la Légion canadienne que je représente est particulièrement intéressée à ce mémoire. On nous a fait remarquer qu'environ 90 p. 100 des employés des Lignes aériennes Trans-Canada sont d'anciens combattants et qu'une bonne partie de ces derniers ont fait du service dans l'aviation au cours de la deuxième guerre mondiale. Étant donné la durée de service relativement restreinte de ces employés ils sont dans les catégories de salaires moins élevées, par conséquent ce sont eux qui auraient le plus à en souffrir. Bon nombre de ces hommes viennent de se marier ou sont sur le point de le faire. Ils ont affecté leurs épargnes et leurs gratifications à l'achat de maisons.

Si ces employés sont obligés de déménager, ils perdront une bonne partie de leurs gratifications et il leur faudra vivre à Montréal où le coût de la vie est élevé. Plusieurs se sont enquis du coût de la vie dans cette ville et estiment qu'ils seraient obligés de quitter les Lignes aériennes Trans-Canada puisqu'il leur serait impossible de subvenir à leurs besoins à Montréal aux mêmes taux de salaires. Nous savons de plus que bon nombre de ces employés, étant donné les conditions instables et les rumeurs qui circulent, s'enquièrent présentement sur la possibilité de quitter la compagnie. Si ces derniers sont obligés de se conformer à un tel déménagement, ce sera la catastrophe. Ils doivent abandonner deux ou trois années de service dans une carrière qu'ils avaient cru celle de leur vie. Le fait de quitter cet emploi et d'en prendre un autre leur causerait d'autres ennuis. Nous estimons, messieurs, que vous ne considérerez pas seulement des questions d'administrations en étudiant ce changement. Je crois que nous avons dépassé l'idée médiévale selon laquelle les droits de l'homme n'ont aucune importance ou doivent l'emporter sur des questions de régie internes.

Le gouvernement doit sans doute s'intéresser surtout au bien-être des ouvriers. Où qu'ils soient, les hauts fonctionnaires administratifs, devraient, en raison de leur supériorité et de leur formation, pouvoir s'adapter à la situation. Nous croyons cependant qu'un grand nombre d'employés subalternes auraient à endurer des ennuis insupportables par suite de ce déménagement et nous devons sérieusement tenir compte de ce facteur.

On dit que dans certains cas les Lignes aériennes Trans-Canada paient une partie des frais de déplacement et une partie des frais supplémentaires d'entretien. Comme vous le savez, cependant, de tels versements ne compenseraient que partiellement les dépenses provenant du démembrement d'une famille et de son rétablissement dans une autre ville dans de nouvelles circonstances.

Comme dit le proverbe, trois déménagements équivalent à un incendie, et un tel déplacement prendrait probablement la moitié des économies de bon nombre de ces employés.

Si nous pouvions être assurés que ces derniers ne dépenseraient pas la moitié de leurs économies dans ce déménagement, je suis certains que notre problème serait résolu. Si nous pouvions être assurés que les Lignes aériennes Trans-Canada verront à installer ces hommes dans la nouvelle région, dans des logis confortables, sans frais pour ces derniers et sans perdre certains de leurs droits nous estimerions qu'ils sont traités avec justice.

Le seul fait que le Comité a consenti à entendre une délégation de ce genre indique que tout le monde a des doutes sur l'opportunité de ce déménagement à l'heure actuelle. Nous sommes assurés que le Comité étudiera très sérieusement l'à propos d'un tel déplacement, à la lumière de l'intérêt public actuel.

Nous sommes d'avis que le bien-être de ces employés,—le bien-être des membres de notre légion et d'autres divisions du Manitoba, que je représente également,—devrait être de première importance dans votre étude lorsqu'il ne s'oppose pas à l'intérêt public.

Merci, messieurs.

M. GILLIAT: Monsieur le président, messieurs, notre présentation officielle est terminée, mais on nous dit qu'il y a ici certains de vos confrères du Manitoba qui désirent prendre la parole.

M. WEIR: Je ne fais pas partie de la délégation du Manitoba, mais je me demande si on me permettrait de dire un mot? Si vous le voulez-bien, je vous remercie beaucoup.

Les exposés qui vous ont été présentés ce matin ont été faits au nom des citoyens du Manitoba. Vous avez rencontré non seulement les maires de Winnipeg et de Saint-Boniface, mais le premier ministre de notre province, de même que les représentants des autres organisations provinciales du Manitoba.

Je désire appuyer les exposés soumis par les délégués et ajouter à la liste de ceux qui font partie de cette délégation les noms des députés de tous les partis politiques de notre province à la Chambre des communes. Dans ce mémoire, j'inclus non seulement les membres du Comité, mais également ceux qui n'en font pas partie.

Je pense, monsieur le président, que l'on me permettra même d'ajouter à la liste de ceux qui appuient les exposés qui vous ont été présentés, les membres du Sénat, peut-être pas tous, mais certainement ceux qui sont ici aujourd'hui.

C'est une question importante pour le Manitoba, et nous sommes fort désireux de garder toutes les industries possibles dans l'Ouest de notre Canada. Les Lignes Trans-Canada, en soi, contribuent beaucoup à réaliser ce désir du

fait que cette compagnie comporte certaines industries complémentaires et pour cette raison je crois qu'il est important pour tout le Canada que l'Ouest soit plus industrialisé, ce qui constitue une raison de plus de nous opposer à ce que ces lignes soient déménagées de l'Ouest du Canada et particulièrement de Winnipeg. Il y a plus. On me dit que si ce déménagement allait être effectué, on déplacerait également des employés dont la feuille de paie se chiffre pour l'ensemble à \$500,000 par année. Voilà qui est important pour tout centre et de cette façon, par rapport à d'autres villes au Canada, Winnipeg n'est pas un grand centre. Il faut réfléchir avant d'enlever une feuille de paie aussi considérable.

Je tiens enfin à faire remarquer que Winnipeg s'intéresse à la navigation aérienne. Notre province s'y est intéressée. Les conditions, si je les comprends bien du point de vue de l'aviation, sont insurpassées dans notre province, et voilà un facteur important que le Comité, à mon sens, ne devrait pas perdre de vue en étudiant le développement d'une industrie comme les Lignes aériennes Trans-Canada.

Le Comité ne devrait pas oublier le fait que les exposés ont été soigneusement préparés et vous ont été présentés ce matin par la délégation que vous avez entendue. J'espère que vous examinerez attentivement les exposés qui ont été présentés et que vous trouverez le moyen de laisser au Manitoba ce développement industriel qui lui est si important.

Je vous remercie.

M. STEWART: Si vous le voulez bien, monsieur le président, je tiens à me rallier ce que M. Weir a dit, mais je le ferai particulièrement au nom de notre groupe.

Sauf peut-être un ou deux points sur lesquels nous ne nous entendons pas, nous sommes d'accord. Nous n'acceptons pas entièrement tout ce qui a été dit, mais nous approuvons fondamentalement l'opposition à enlever de Winnipeg les Lignes aériennes Trans-Canada. Nous ne pouvons admettre l'opinion selon laquelle la situation du logement à Winnipeg est tellement satisfaisante qu'il n'existe pas de problème de ce côté-là, pas plus que nous pouvons accepter entièrement la raison donnée par M. Sprague que les taux de salaire à Winnipeg sont moins élevés que ceux de Montréal. Si nous y pouvons quelque chose, nous verrons à ce que les salaires à Winnipeg montent à un niveau aussi élevé que ceux de Montréal.

Je dirai que normalement j'éprouve beaucoup de répugnance à intervenir dans la ligne de conduite d'une compagnie de la Couronne, mais je crois qu'il y a plus ici qu'une simple question de programme de compagnie.

Nous estimons que l'intérêt public est en jeu et que la meilleure façon de le servir serait de nous abstenir d'ajouter des frais au pouvoir économique accumulé que l'on trouve dans l'Est. Si c'est humainement possible, nous désirons donc garder les Lignes aériennes Trans-Canada à Winnipeg.

M. Murphy a parlé de l'extraordinaire réunion du lion et de l'agneau,—les organisations ouvrières et la Chambre de commerce. Lorsque des députés C.C.F., conservateurs et libéraux insistent pour garder les Lignes aériennes Trans-Canada à Winnipeg, je crois qu'il s'agit d'un exposé digne de la plus haute considération.

Comme je l'ai dit auparavant, nous sommes essentiellement d'accord avec presque tout cet exposé et j'espère que vous lui accorderez toute l'attention qu'elle mérite certainement.

Le PRÉSIDENT: Je désire remercier cette délégation de son exposé. Je tiens également à ajouter que le Comité a fait l'impossible, comme question d'administration, pour recevoir cette délégation et je crois que cette dernière apprécie ce fait. Après avoir écouté l'exposé qu'elle a présenté, le Comité vous remercie beaucoup messieurs d'être venus.

Messieurs, le président des Lignes aériennes Trans-Canada est ici. Il a peut-être des opinions différentes de celle de la délégation à exprimer; et je crois qu'il est peut-être de mise, si le Comité le veut bien, qu'il expose son cas pendant que la délégation est encore ici. Cela plaît-il au Comité?

Des VOIX: Très bien, très bien.

Le PRÉSIDENT: Je demanderai alors à M. McGregor, président des Lignes aériennes Trans-Canada, d'exposer son cas.

M. G. R. MCGREGOR (président des Lignes aériennes Trans-Canada): Monsieur le président, les Lignes aériennes Trans-Canada ont également un mémoire que nous aimerions à présenter au Comité et à quiconque voudrait le parcourir. Il contient dix ou onze pages et j'aimerais que l'on me permette d'en donner la lecture. Avant de commencer, j'aimerais pouvoir soulever, plus tard dans la discussion, quelques points en réponses à certaines assertions faites dans le mémoire du Manitoba.

M. HAZEN: Monsieur le président, pourrions-nous avoir quelques exemplaires de ce mémoire avant qu'il en donne la lecture?

M. MCGREGOR: J'aimerais les distribuer maintenant, si possible.

Je dois d'abord m'excuser de la longueur de ce document, mais j'ai cru qu'il était nécessaire de donner certains renseignements afin que la question soit étudiée sous son vrai jour.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

ORGANISATION DU BUREAU CENTRAL

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande, que l'État possède, exploite et contrôle, étudiera, selon la méthode habituelle, le rapport annuel de 1948 et le budget des immobilisations de 1949 des Lignes aériennes Trans-Canada. Il est entendu que, par suite des objections soulevées par des groupes municipaux et autres de Winnipeg et de la région au sujet du transfert des employés des Lignes aériennes Trans-Canada de Winnipeg à Montréal tel qu'il est décrit ailleurs dans ce mémoire, le Comité étudiera également les motifs pour lesquels les Lignes aériennes Trans-Canada ont décidé de transférer leurs employés.

Comme cette décision a d'abord été prise il y a plus de deux ans et comme un certain nombre de membres du Comité ne sont pas tout à fait au courant de l'organisation interne des Lignes aériennes Trans-Canada, on a jugé désirable de préparer ce mémoire qui explique aussi brièvement que possible l'organisation de la compagnie, examine le raisonnement qui a abouti à la décision initiale, étudie les mesures qui ont été prises en vue de mettre cette décision à exécution et renferme une récapitulation comparée des frais basée sur les chiffres de 1948.

PARTIE I

Aperçu de l'organisation des Lignes aériennes Trans-Canada

Le programme d'organisation des Lignes aériennes Trans-Canada ressemble beaucoup à celui des lignes aériennes américaines et d'ailleurs à presque toutes les organisations qui ont un vaste champ d'activité.

Il comprend, réduit à sa plus simple expression, un groupe administratif, un centre administratif d'exploitation et un centre administratif de la circulation. Le groupe administratif comprend le président, le secrétaire et huit préposés au personnel dont le travail a pour but de préparer le programme et de conseiller le président sur les questions spéciales suivantes:

- Contrôle des recherches et des questions économiques
- Personnel et organisation
- Contrôle des installations et de l'approvisionnement
- Relations extérieures
- Comptabilité
- Finance et assurance
- Questions juridiques
- Questions médicales

Le personnel à service continu des Lignes aériennes Trans-Canada s'occupe des quatre premiers groupes d'emplois énumérés ci-haut. Les fonctions des quatre derniers groupes et celles du secrétaire sont exécutées par les fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada, de même que d'autres fonctions semblables exercées pour cette organisation.

Le centre administratif d'exploitation comprend un vice-président de l'exploitation, de son adjoint, et neuf préposés au personnel dont les fonctions consistent à conseiller le vice-président de l'exploitation concernant les sujets techniques suivants:

- Entretien
- Réparation
- Construction mécanique
- Développement des envolées
- Exploitation des envolées
- Service des passagers
- Communications
- Instruction
- Station de service

Le centre administratif de la circulation comprend un vice-président de la circulation, de son adjoint de même que neuf préposés au personnel dont les fonctions consistent à conseiller le chef de la division sur les sujets spéciaux suivants:

- Règles de la circulation
- Ventes, billets de voyageurs
- Ventes, messageries et marchandises
- Taux et tarifs
- Réclame
- Relations de bureaux
- Réserves des places
- Instruction
- Résultats.

Dans ces trois groupes on compte des adjoints techniques et de bureau en proportion du volume de travail accompli.

L'organisation des services extérieurs partage le travail entre les centres d'exploitation et de circulation. Le travail extérieur de chaque centre a été réparti entre quatre régions sous la direction de gérants régionaux d'exploitation et de la circulation. Puis le travail est réparti de nouveau dans chaque région; on y trouve un directeur de station qui exerce les fonctions d'employé supérieur local de la division de l'exploitation, et un directeur régional de la circulation et des ventes qui exerce les fonctions d'employé supérieur local de la division de la circulation.

Il est entendu que les détails de l'organisation extérieure ne se rapportent pas particulièrement au texte de ce mémoire, mais on a jugé désirable de décrire toute l'organisation dans ses grandes lignes, afin de donner une idée juste de la façon dont l'administration dispersée est centralisée d'abord à partir des quarante-trois points du réseau aux huit centres régionaux, des huit centres régionaux aux deux centres de division et des deux centres de division au groupe administratif.

PARTIE II

Éléments du problème d'organisation des Lignes aériennes Trans-Canada

L'évaluation des Lignes aériennes Trans-Canada est, autant qu'on le sache, unique dans l'industrie.

L'histoire de l'entreprise privée et de la plupart des lignes aériennes exploitées par le gouvernement indique un développement qui a eu de modestes débuts, qui a connu une expansion normale, tous les principaux éléments de la ligne aérienne progressant logiquement avec toute l'entreprise. Il en aurait probablement été de même de l'histoire des Lignes aériennes Trans-Canada, n'eût été le fait que ses débuts ont été suivies de près par la guerre.

Sauf sur une courte ligne entre Vancouver et Seattle acquise d'une autre compagnie aérienne, aucune partie du réseau des Lignes aériennes Trans-Canada n'a été autorisée à transporter des voyageurs sur une base commerciale, avant le 1^{er} avril 1939, et environ cinq mois plus tard notre pays était en guerre; les besoins militaires et connexes suscitant une telle demande de moyens de transport que le déplacement des voyageurs fut réservé à ceux qui détenaient des priorités du gouvernement.

Cette situation a eu pour effet d'empêcher le bureau central de la compagnie de devenir un organisme normal à triple fonctions (administration, exploitation et circulation) pour en faire en quelque sorte un simple centre d'exploitation.

Puisqu'on a refusé à la compagnie le droit d'acheter de l'équipement supplémentaire, puisque les voyages internationaux étaient interdits aux civils, et puisqu'il ne fallait pas songer à prendre des voyageurs civils sur une ligne aérienne déjà achalandée, il n'y avait pas en fait de fonctions administratives et se rapportant à la circulation. Le nombre de représentants de la compagnie dans ces groupes combinés durant toute la guerre en dit assez à ce sujet.

A la fin de 1945, le bureau du président de la compagnie, M. Symington, comme c'était le cas depuis les débuts de la compagnie, était à Montréal. Les autres membres du groupe administratif comprenaient, à ce moment-là, un vice-président préposé à l'exploitation, dont le bureau était situé à Winnipeg, et les directeurs des chemins de fer Nationaux du Canada s'occupaient de toutes les

fonctions concernant le personnel. Le centre administratif de la division de la circulation comprenait un gérant général de la circulation et quatre adjoints du personnel.

Immédiatement après et, à certains égards, même avant la fin de la guerre, ces conditions ont commencé à devenir rapidement normales. On a commandé et obtenu de nouveaux et plus gros avions. Les voyages pour fins de guerre sont disparus, la sollicitation en matière de circulation, le transport des voyageurs et des marchandises, et les fonctions semblables concernant la circulation sont passées au premier plan. Le développement rapide de la ligne aérienne, joint aux nombreuses nouvelles fonctions administratives nécessitées par l'achat, l'approvisionnement et le financement d'un matériel plus considérable, les négociations internationales provenant de l'établissement de nouvelles routes de même que l'organisation et l'administration de nombres fortement accrus d'employés surveillants, a obligé la compagnie à accroître en proportion son groupe administratif.

Au début de 1947, la compagnie a donc vu son bureau central se développer rapidement alors que ses fonctions étaient séparées géographiquement. Il était évident à cette époque que le bon fonctionnement de l'organisation nécessitait un bureau principal géographiquement uni, sans lequel très peu d'organisations n'ont jamais eu une administration efficace. Une fois ce point essentiel bien établi, il était évident que l'on ne pouvait penser logiquement qu'à deux endroits où établir le bureau central des Lignes aériennes Trans-Canada.

- a) Winnipeg, où se trouvaient alors la division générale de l'exploitation, la division générale du trafic, petite mais toujours croissante, la principale unité de la division de la comptabilité, et la base de vérification des moteurs de la compagnie, ou
- b) Montréal, où se trouvaient alors le bureau du président, les bureaux des directeurs des Chemins de fer Nationaux du Canada qui s'occupaient également des affaires des Lignes aériennes Trans-Canada et dont les fonctions figurent à la Partie I du mémoire, un vice-président administratif des Lignes aériennes Trans-Canada (poste qui fut aboli dans la suite avec la création d'un poste de président à service continu des Lignes aériennes Trans-Canada) et un directeur du contrôle des installations et approvisionnements des Lignes aériennes Trans-Canada et son personnel.

Les facteurs qui militaient en faveur du déménagement à Winnipeg étaient:

1° Un plus petit nombre de personnes touchées par le déménagement, à Winnipeg, du personnel qui était alors à Montréal, que dans le cas contraire.

2° Des taux moins élevés de salaires de bureau.

Et je souligne "de bureau".

Les facteurs qui militaient en faveur d'un bureau central à Montréal étaient les suivants:

1° La possibilité de continuer à se servir conjointement des directeurs administratifs des Chemins de fer Nationaux du Canada à très bon compte pour les Lignes aériennes Trans-Canada.

2° Puisque l'établissement d'un bureau central allait nécessiter la construction de bâtiments permanents à un endroit ou un autre, l'espace réservé aux Lignes aériennes Trans-Canada dans l'édifice de l'aviation internationale

dont on projetait alors la construction (construit expressément pour le bureau central de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'Association du transport aérien international) permettait de faire d'autres économies.

3° Étant donné que l'on trouvait à Montréal, la *Canadair*, où les Lignes aériennes Trans-Canada peuvent se procurer de temps à autres de nouveaux avions et en tout temps des pièces de rechange, les bureaux principaux de la *Pratt & Whitney* et *Rolls-Royce*, les deux manufacturiers de tous les groupes générateurs de la compagnie, les bureaux principaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Association du transport aérien international, organismes avec lesquels la compagnie doit se mettre constamment en contact au sujet de questions de première importance, on pourrait éviter beaucoup de frais de déplacement et des pertes, et éliminer la difficulté de négociation si tous les fonctionnaires de la compagnie n'étaient pas séparés de ces nombreux points importants de contact par la distance entre Montréal et Winnipeg.

4° Réciproquement, des enquêtes ont fait ressortir le fait que sauf une petite proportion de son chiffre d'assurance, les Lignes aériennes Trans-Canada n'ont effectué aucune de leurs affaires de la compagnie avec des organismes à Winnipeg. (Naturellement l'achat de fournitures servant au travail d'entretien et de vérification ne fait pas partie des affaires de compagnie.)

5° L'affiliation de la compagnie avec le gouvernement et particulièrement son étroite collaboration avec le ministère des Transports, qui administre toutes les lignes aériennes et la plupart des installations d'aéroport employées par les Lignes aériennes Trans-Canada, nécessitent la présence fréquente à Ottawa, à 120 milles de Montréal et à 1,240 milles de Winnipeg, de bon nombre de fonctionnaires de la compagnie.

6° Il y avait à ce moment des signes qui laissaient prévoir une plus grande expansion à l'est qu'à l'Ouest de la route internationale de la compagnie.

Après une étude des facteurs susmentionnés on a décidé de prendre les mesures préliminaires en vue de l'établissement des bureaux principaux de la compagnie à Montréal, et comme on le verra plus loin dans ce mémoire, les événements survenus au cours des deux années suivantes ont démontré que la décision était bonne tant au point de vue économique qu'administratif.

PARTIE III

Mise à exécution

On a pris des dispositions avec les Chemins de fer Nationaux du Canada pour trouver de l'espace de bureau en vue de loger, dans l'édifice de l'aviation internationale que l'on était alors à construire, les bureaux principaux projetés. Cet édifice moderne de dix étages situé dans un endroit central près de l'angle des rues Dorchester et Beaver Hall Hill, est destiné à faire partie d'un grand nombre de bâtiments conçus de façon à ressembler en petit au groupe *Radio City* de New-York. Comme on l'a dit auparavant, l'édifice abritera également les bureaux principaux mondiaux des deux organismes internationaux préposés à tous les éléments de l'industrie de l'aviation civile, à savoir l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Association du transport aérien international. On a signé un bail pour permettre aux Lignes aériennes Trans-Canada de louer

environ 30,000 pieds carrés de cet espace à \$3.25 le pied par année, y compris tous les services tels que le chauffage, l'éclairage, le nettoyage, la réparation et l'entretien.

En mai 1948, la division générale du trafic a été déménagée de Winnipeg pour occuper des locaux temporaires à l'aéroport de Dorval qu'elle occupera jusqu'à ce qu'elle puisse s'installer dans l'édifice de l'aviation internationale.

Au début de janvier 1949, après avoir établi une récapitulation comparée des frais, dont il sera question dans la partie IV du présent mémoire, tous les employés intéressés des Lignes aériennes Trans-Canada ont été informés que la compagnie projetait de compléter l'établissement de bureaux principaux, à Montréal, à compter du 1er octobre, en déménageant les bureaux principaux administratifs de la division d'exploitation, et les membres du personnel du groupe administratif qui ne sont pas encore à Montréal, de même que leurs adjoints. Depuis cette date, certains fonctionnaires ont vendu leurs maisons, et d'autres ont fait part de leur intention d'annuler les baux sur les logis loués. Dans certains cas on a négocié des baux en vue de louer des résidences à Montréal, et dans d'autres on a pris des démarches concernant l'achat de maisons.

PARTIE IV

Étude des facteurs concernant la deuxième étape du déménagement décrit dans la partie III susmentionnée

Étant donné que la pénurie du logement a été jugée plus sérieuse en 1949 qu'elle ne le serait plus tard, et puisque la compagnie avait réussi à fonctionner pendant longtemps avec une organisation géographiquement divisée de son bureau principal, il était évidemment nécessaire que la dernière démarche en vue d'unifier les bureaux principaux ne soit prise que cette année si une autre enquête sur les facteurs pertinents indiquait clairement que, en ce qui concerne la compagnie, les avantages l'emportaient suffisamment sur les désavantages pour justifier l'embarras personnel et dans certains cas les difficultés que connaîtraient les employés de la compagnie directement intéressés.

Les facteurs énumérés dans la partie II du mémoire qui ont donné lieu à la première décision, ont été jugés aussi importants en 1949 qu'en 1947. De plus, le déménagement de la division générale du trafic au mois de mai précédent bien en deçà des dépenses prévues à cette fin par la compagnie, et la solution assez satisfaisante du problème du logement des employés soulevé par ce déménagement, a constitué un autre facteur en faveur de la réalisation du programme original.

D'après les données de 1948, on a continué à remarquer une tendance au déplacement des affaires de la compagnie vers l'Est. Les statistiques suivantes sont pertinentes:

1° Au cours de l'année, les routes Trans-Pacifiques, autrefois considérées comme administrées exclusivement par les Lignes aériennes Trans-Canada, ont été confiées aux *Canadian Pacific Air Lines Limited*, ce qui a eu pour résultat évident de faire la côte du Pacifique la frontière bien déterminée de toute autre expansion des routes des Lignes aériennes Trans-Canada vers l'Ouest.

2° Montréal sert maintenant de terminus à 11,000 du réseau de 16,000 milles de routes, ou 70 p. 100 de toute la distance en milles parcourue par la compagnie. Comme ces chiffres ne concordent pas avec ceux du mémoire soumis par le Manitoba, il me fera plaisir d'entrer dans les détails plus tard.

3° Les villes rapprochées de Toronto, Ottawa et Montréal servent de base au transport aérien de 31 p. 100 de tous les voyageurs de la compagnie et touchent 40 p. 100 du revenu total provenant du transport de la compagnie.

4° Cinquante-deux p. 100 de tous les voyageurs de la compagnie et 67 p. 100 des revenus de la compagnie proviennent des lignes de la compagnie à l'est de London (Ontario).

5° Montréal et Toronto se partagent quatre des huit bureaux régionaux de la compagnie, et il y en a un cinquième à Moncton.

6° L'emplacement des bureaux principaux mondiaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'Association du transport aérien internationale, autrefois à l'état de projet, est maintenant une réalité, puisque l'on a négocié des baux pour l'espace nécessaire dans l'édifice de l'aviation internationale.

7° Apparemment on ne doute plus maintenant de la permanence de l'usine *Canadair* à Montréal, grâce au succès de l'avion *North Star* qu'elle fabrique et les autres commandes importantes pour cet avion et d'autres modèles passées par des compagnies anglaises et canadiennes.

8° Les usines *Rolls-Royce* et *Pratt-Whitney* à Montréal ont progressé considérablement au cours des deux dernières années.

9° Les frais de déménagement mentionnés au dernier paragraphe de la Partie III du mémoire, ont été sérieusement étudiés et s'établissent comme suit:

- | | |
|---|-----------|
| (i) Nombre de personnes visées, susceptible de varier légèrement dans un sens ou dans l'autre selon les décisions finales des jeunes employés | 159 |
| (ii) Estimation des frais de transport extraordinaire et autres frais semblables à la charge de la compagnie en ce qui concerne ce déménagement | \$160,000 |

Dollars annuels

Loyer de bureaux à Montréal nécessités par ce changement (159 x 110 x \$3.25)	56,900
Règlement des frais de loyer de bureaux à Winnipeg	21,200
Augmentation nette dans les loyers de bureaux....	\$35,700
Les lignes aériennes Trans-Canada louent la plus grande partie de l'espace qu'elles occupent.	
Augmentation des dépenses de salaires représentée par la différence dans les salaires de bureau entre Winnipeg et Montréal	20,000
Augmentation totale des dépenses annuelles de la compagnie	\$55,700
Épargne annuelle des voyages et des communications*	\$78,600
Réduction annuelle dans les dépenses d'administration..	\$22,900

* (Épargnes prévues d'après les chiffres pour les deux mois importants de mai et novembre 1948, provenant du temps perdu à voyager, des frais de subsistance durant le séjour à l'extérieur, et des frais de communication concernant seulement les voyages des surveillants représentés par les déplacements de Winnipeg à Montréal et de Montréal à Winnipeg que l'on aurait pu éviter s'il y avait eu un bureau principal à Montréal.)

Je traiterai de ces chiffres plus tard, parce que les gens voudront en connaître la source et l'authenticité.

Ces chiffres sont concluants en eux-mêmes, mais ils ne reflètent aucun avantage important que l'on s'attend de retirer de l'établissement d'un bureau principal géographiquement centralisé. Il ne se passe rarement un jour dans la vie administrative de la compagnie sans qu'un directeur ou l'autre ne se voie obliger de tarder à prendre une décision administrative, soit parce que les dossiers de correspondance sont séparés, soit à cause de l'impossibilité de tenir une discussion complète sur un sujet de responsabilité commune avec un représentant d'une autre division. Tous les éléments de l'organisation sont plus ou moins affectés par cette situation, et un grand nombre de difficultés monétaires lui sont directement imputables.

PARTIE V

Généralités

Il est impossible d'effectuer un déménagement de ce genre sans s'attendre à une désorganisation temporaire, et, comme on l'a dit déjà, à beaucoup d'embarras et de mécontentement. Bon nombre d'employés intéressés des Lignes aériennes Trans-Canada, y compris certains directeurs, ont exprimé du mécontentement basé sur des considérations personnelles.

On a cité dans la presse de Winnipeg et ailleurs des déclarations comme étant des raisons alléguées par les employés de la compagnie pour lesquelles les déménagements n'est pas avantageux du point de vue de la compagnie. Aucun directeur ou employé n'a jamais fait d'observations de ce genre à la direction, et presque tous les directeurs intéressés de la compagnie ont dit que même si le déménagement comportait des embêtements et des dépenses, ils prévoyaient une simplification de leurs problèmes administratifs, chose impossible dans le cas contraire.

Des groupes municipaux de Winnipeg ont formulé de sérieuses objections à ce déménagement, pas apparemment dans le sens décrit ici, mais surtout parce qu'il indique le commencement d'un transfert des opérations des Lignes aériennes Trans-Canada de Winnipeg à Montréal. Il est naturellement impossible de faire des prévisions pour plusieurs années à l'avance sur une question de ce genre, mais on peut dire, et on l'a déjà fait, d'une manière bien précise que ni les administrateurs de la compagnie ni la direction ne peuvent prévoir la possibilité qu'il soit sage du point de vue économique de transférer de Winnipeg un des services des Lignes aériennes Trans-Canada non visés par le déménagement dont il est question ici.

Pour ce qui est du déménagement de Winnipeg à Montréal de la division générale du trafic, le 1^{er} mai 1948, on a déclaré publiquement à Winnipeg que le déménagement ne diminuerait pas le nombre d'employés des Lignes aériennes Trans-Canada à Winnipeg. Il est intéressant de noter, à cet égard, qu'il y avait, au 31 décembre 1947, 1,497 employés aux Lignes aériennes Trans-Canada à Winnipeg, et que ce nombre était passé à 1,601 au 31 décembre 1948, même en tenant compte du déménagement de la division générale du trafic.

Les raisons du déménagement qui ont été attribuées aux Lignes aériennes Trans-Canada portent entre autre chose sur la vulnérabilité de Montréal et de Winnipeg comme cibles de la bombe atomique, et sur la préférence personnelle des employés supérieurs en matière de domiciles. Aucun organisme responsable n'a jusqu'ici demandé aux Lignes aériennes Trans-Canada de faire connaître

les raisons qu'elles allèguent pour ce déménagement. Nous espérons que les faits numérés dans ce mémoire démontreront que la compagnie a basé sa décision sur un raisonnement solide, que ce déménagement complète un programme sérieusement étudié depuis longtemps, et que les appréhensions exprimées à Winnipeg et ailleurs, selon lesquelles cette ville serait menacée d'un exode général des employés des Lignes aériennes Trans-Canada, sont sans fondement.

Le PRÉSIDENT: Il est une heure, messieurs; allons-nous nous réunir de nouveau à 4 heures cet après-midi? Cela vous va? Alors, à 4 heures cet après-midi.

La séance est suspendue jusqu'à 4 heures de l'après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Nous avons le quorum. Je crois que M. McGregor a quelques remarques à faire. Avant qu'il commence, j'aimerais cependant vous demander que nous tenions une séance ce soir, étant donné que nous aurons de la difficulté à nous réunir demain.

M. MAYBANK: Il me faudra assister à une autre réunion ce soir.

Le PRÉSIDENT: Je comprends.

M. MAYBANK: Oui, monsieur le président, et il y a plusieurs autres membres du Comité qui ont rendez-vous ailleurs ce soir. Vous serez à la Chambre ce soir, n'est-ce pas, M. Jackman?

M. JACKMAN: C'es possible.

M. MUTCH: J'espère que nous pourrons arriver à ce point.

Le PRÉSIDENT: En règle générale, il nous est impossible de tenir des séances le mercredi soir; et lorsqu'il y a caucus le matin, il est difficile de tenir une réunion. Que pensez-vous de demain après-midi? Nous pourrons peut-être finir alors?

M. MAYBANK: Je pense que ce serait possible demain après-midi.

Une VOIX: Ne pourrions-nous pas en finir avec cette question de la délégation de Winnipeg, parce que les délégués aimeraient s'en retourner aussitôt que possible; ne pourrions-nous pas nous occuper du rapport des Lignes aériennes Trans-Canada demain?

M. MUTCH: Procédons, monsieur le président, et nous verrons jusqu'où nous pouvons aller. Si nous constatons que nous ne l'avons pas terminée aujourd'hui, nous pourrons le faire demain après-midi. Le temps presse et nous ne pouvons agir qu'en conséquence. Si nous ne pouvons constituer le quorum ce soir, nous l'aurons demain matin.

Le PRÉSIDENT: Si le Comité le veut bien, nous demanderons à M. McGregor de continuer ses remarques et nous verrons ensuite où nous en sommes.

M. MCGREGOR: Merci, monsieur le président. Je crois que je pourrai être très bref. Il y a deux ou trois points que j'aimerais faire ressortir. Je désire d'abord dire toute mon admiration pour la façon dont le mémoire du Manitoba a été présenté.

Je crois qu'il vaut la peine de faire remarquer que dans les circonstances, il n'y avait pas de signe de mécontentement. Ce mémoire n'est certainement pas acrimonieux. Et je tiens à répéter qu'il en est de même pour des Lignes aériennes Trans-Canada.

Le long séjour de cette compagnie à Winnipeg a été des plus heureux, et autant que je sache il en sera ainsi à Winnipeg. Nous n'aimerions certes pas à faire quoi que ce soit qui ne serait pas entièrement justifié du point de vue administratif, et qui serait de nature à causer un froid entre cette ville et les Lignes aériennes Trans-Canada. Je pense que les arguments établis dans le mémoire présenté, étant donné le fait que ceux qui l'ont rédigé n'ont probablement pas eu accès à beaucoup de renseignements confidentiels de la part de la compagnie, étaient très bons. Mais je crois qu'il y a dans ce mémoire de graves erreurs qu'il faudrait signaler. Pour ce qui est de la forme du rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada en 1948, la très longue liste des prétendus administrateurs qui figurait aux rapports précédents de ce genre a été exclue ainsi que, je dirai, beaucoup de détails inutiles que l'on trouvait également dans les rapports précédents. Cela n'a rien à voir en ce qui concerne les déménagements. Les personnes dont les noms figurent sont allées assez à fond dans l'organisation, y compris les gérants de districts, etc., en établissant le rapport de 1948. Nous avons également fait ressortir le programme très développé de la compagnie et sa politique d'économie, et nous avons résumé et mis les choses au point autant que possible. Aucun des administrateurs, au vrai sens du mot, de l'"organisation" n'a été transféré de Winnipeg à Montréal, en 1948.

J'aimerais discuter la question du déménagement telle qu'elle a été projetée et décrite dans mon mémoire, et sur ce qui peut arriver. Si je comprends bien, on craint surtout qu'en enlevant simplement un bondon du baril tout le contenu ne s'en écoule. Je tiens à répéter ma déclaration précédente et celle des administrateurs des Lignes aériennes Trans-Canada en tant que tels,—je veux parler du conseil d'administration,—savoir que personne ici ne peut prévoir qu'une telle mesure sera plus économique. Je suis certain, bien que je n'aie pas discuté la chose avec lui, que le ministre partage exactement la même opinion.

Je tiens à exprimer mes remerciements à Son Honneur le maire Coulter d'avoir accepté cet exposé. Je tiens à appuyer en passant sur la raison pour laquelle on a fait cette déclaration, avec beaucoup de confiance. Probablement très peu d'entre vous ont vu l'établissement des Lignes aériennes Trans-Canada à Winnipeg. On y trouve des édifices permanents munis d'outillage lourd, dont une bonne partie est fixée au bâtiment même. Ces installations servent à la révision des machines, les moteurs DC-3 en étoile et les moteurs *Rolls-Royce*. Tout le travail de révision des machines de cette compagnie est effectué à cet endroit. Il n'y a donc pas lieu de songer à déranger une situation de ce genre.

On ne peut déménager cet outillage. Cela comporterait des dépenses exorbitantes, et les Lignes aériennes Trans-Canada déménageraient d'un endroit où les aides-mécaniciens sont nombreux et la main-d'œuvre apparemment en abondance, dans une région où un tel recrutement ne peut se comparer tant en qualité qu'en quantité. Je suis tout à fait d'accord avec tous les arguments énoncés à cet égard dans le mémoire du Manitoba.

M. MUTCH: Si on veut bien me permettre de vous interrompre brièvement, puis-je savoir si, advenant le cas où les Lignes aériennes Trans-Canada développerait l'avion à propulsion thermique, dans quelle mesure cet argument vaudrait-il?

M. MCGREGOR: Je pense qu'il s'appliquerait quand même, monsieur Mutch. Les Lignes aériennes Trans-Canada ont adopté les moteurs *Rolls-Royce* à refroidissement par fluide, après s'être servi exclusivement de moteurs en étoile à refroidissement par air, et elles ont suivi exactement ce programme. Je ne vois donc aucune raison pour laquelle l'adoption des moteurs à propulsion thermique ou thermopulsés ne s'adapterait pas d'une façon satisfaisante à la transformation de cette base de révision pour effectuer ce même genre de travail.

M. MUTCH: Vous préférez donc vous rapprocher de *Pratt et Whitney* à Montréal. Cet argument ne s'applique-t-il pas simplement au fait que la propulsion thermique sera probablement développée dans l'Est?

M. MCGREGOR: Non. Nous désirons nous rapprocher des organismes avec lesquels nous faisons affaires simplement pour fins d'administration. Cela ressemble un peu au cas d'un bureau principal d'une compagnie d'énergie électrique situé dans un centre commercial, où elle fait ses transactions, plutôt qu'à une centrale électrique, près de certaines chutes d'une rivière.

Il en est ainsi, pour ce qui est de l'emploi des 1,600 employés intéressés de l'organisation à Winnipeg. Il en est exactement de même de la division de la comptabilité. Le travail de révision comporte beaucoup de comptabilité, comme par exemple enregistrer les heures de travail par emploi, tenir compte de toutes pièces que l'on prend aux magasins et des pièces récupérées de même que de celles qui servent à la réparation. Comme vous le voyez, une bonne partie de la comptabilité des Lignes aériennes Trans-Canada provient du travail de révision.

Ainsi, tant que le travail de révision se fera à Winnipeg il est certain que la division de la comptabilité devra s'y trouver également. Mais la division du revenu peut être située n'importe où. Les fonds et l'argent de la compagnie sont administrés à Montréal. La division de la comptabilité était à Winnipeg et continuera d'y demeurer. Il s'agit simplement d'un cas de transfert de banque.

Je suis sincère lorsque je dis qu'il est inconcevable que cette centralisation des bureaux principaux, à laquelle personne ne peut s'opposer du point de vue administratif, constitue le début d'un déménagement d'un groupe comme celui qui est affecté à la réparation des moteurs et celui qui s'occupe de la comptabilité et qui forment de beaucoup la plus forte proportion de nos employés à Winnipeg.

Je ne veux pas déclencher une controverse sur le mémoire du Manitoba, mais il y a des points qui méritent d'être étudiés. On a parlé de l'établissement des bureaux principaux des diverses lignes aériennes aux États-Unis à des endroits comme Dallas, etc. Mais on peut également parler d'un nombre semblable de lignes aériennes un peu plus importantes comme la *Pan-American*, l'*American Airlines* et l'*American Overseas Airlines*, qui ont leur siège à New-York.

On a parlé de l'espace suffisant à Winnipeg pour les bureaux principaux ou pour les personens qui s'y trouvent. Tel n'est pas le cas. Les Lignes aériennes Trans-Canada sont les propriétaires d'un bâtiment à Winnipeg où elles ont des bureaux, et elles louent ses autres bureaux principaux à Winnipeg du gouvernement.

Je tiens à parler de certains commentaires fait par le président du Trade Development Board et M. Farenhurst. Les Lignes aériennes ne transfèrent aucune union ouvrière de Winnipeg à Montréal et n'ont nullement l'intention de le faire. J'ai simplement dit dans mon mémoire qu'il s'agissait de transférer des employés de bureau et le groupe de la division administrative. Je ne sais pas quelle proportion de ce groupe touche des salaires peu élevés, mais je pense que la proportion est minime.

Les Lignes aériennes Trans-Canada ont une échelle de salaire basée sur le genre d'emploi, la durée de service, etc., et cette échelle de salaires est exactement la même pour ses employés à Montréal et à Winnipeg où n'importe où ailleurs sur le réseau, sauf pour les employés de bureau, qui sont payés d'après le taux en cours pour cette catégorie comme les secrétaires, les sténographes, etc. On a dit aux employés de bureau visés par ce déménagement de quelle façon leurs salaires seront modifiés et le traitement qu'ils toucheront. Il s'agit d'augmentations de \$10 à \$20 par mois.

On a soulevé un point ce matin au sujet des difficultés qui s'ensuivront pour bon nombre de personnes. Je vous dirai qu'il n'y en a pas beaucoup. Les Lignes aériennes Trans-Canada se rendent bien compte de l'effet désastreux d'un tel déménagement et elles font tout leur possible pour le contrecarrer. Depuis trois mois des employés de cette compagnie se renseignent à Montréal sur les logements que l'on peut acheter ou louer; et les L.A.T.C. fait tenir ces renseignements aux employés visés par ce déménagement.

En annonçant ce déménagement neuf mois à l'avance, les Lignes aériennes Trans-Canada voulaient enrayer toute difficulté inutile qui aurait pu provenir de l'exécution de ce projet à brève échéance. On me dit que les maisons qui ont été vendues ont rapporté un très gros profit.

Voilà un autre point, bien que je ne m'en fasse pas l'avocat, que chaque employé, en entrant au service des Lignes aériennes Trans-Canada, doit s'engager à servir où la compagnie le voudra. Voilà une ligne de conduite nécessaire dans le cas d'une ligne aérienne. Je ne vois pas pourquoi on devrait choyer plus le groupe administratif que les pilotes qui passent d'une région à l'autre, d'une côte à l'autre, parfois deux fois en une année. Je ne vois pas pourquoi un déménagement du personnel des bureaux principaux devrait être jugé si désastreux, alors que presque tous les employés de la compagnie ont dû déménager non pas une seule mais plusieurs fois.

D'ailleurs, cela revient aux commentaires de Winnipeg qui craint de perdre une industrie. Il n'en sera pas ainsi, autant que je sache. D'après nos calculs les plus exacts, il y aura 159 personnes de moins à l'emploi. Mais 159 employés ne constituent pas une très forte proportion des quelque 1,600 personnes actuellement au service des Lignes aériennes Trans-Canada à Winnipeg. S'il y a d'autres questions au sujet des chiffres du mémoire, je suis assuré que M. le président me permettra d'y répondre.

Le très hon. M. HOWE: Puis-je ajouter un mot au sujet de l'intérêt du gouvernement à Winnipeg. Notre placement total dans l'aéroport de Winnipeg se chiffre à \$4,300,000 comparativement à un placement local,—par la ville et les municipalités,—de \$400,000. Une partie de ce dernier placement a été effectuée au cours des douze derniers mois. Les chiffres ne comprennent pas les propriétés construites et possédées par les Lignes aériennes Trans-Canada, ni celles de C.A.R.C. à l'aéroport. Je dirai de plus qu'à titre de membre du gouvernement préposé aux L.A.T.C., je n'aime pas les changements. Cela donne toujours lieu à de la discussion. Cependant, je ne puis oublier le fait qu'ayant confié l'administration

d'une ligne aérienne à un conseil, et l'ayant chargé de l'exploitation interne, il m'est impossible de m'y opposer sans bonne raison. Je pense que si les administrateurs voulaient déménager la division de la révision ou celle de la comptabilité, après les remarques du président, j'aurais une bonne raison de m'y opposer. Je veux rassurer les employés qui ont peur d'avoir à déménager. Ils n'ont rien à craindre.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je n'oublie pas le fait que ces messieurs sont venus de Winnipeg pour présenter leur exposé. Vous avez entendu M. McGregor donner quelques explications et il a peut-être contredit dans une certaine mesure, certains points contenus dans le mémoire de la délégation.

Je pense que le Comité tient à ce que la délégation ait tous les moyens d'exposer son cas.

Le Comité estime-t-il que l'un des messieurs qui se sont présentés pourrait faire une déclaration, pourvu qu'il le désire? N'est-ce pas là donner à la délégation une bonne chance de s'exprimer? Cela plaît-il au Comité?

Des VOIX: Très bien, très bien.

M. MAYBANK: Comme je parle au nom de deux personnes de Winnipeg et d'une personne de Saint-Boniface, je crois que c'est juste.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire être juste. Si l'un de vous, messieurs, désire s'avancer et prendre la parole, le Comité se fera un plaisir de vous entendre.

M. FILLMORE: Monsieur le président, messieurs; vous vous rendez compte que nous avons assisté à la discussion, comme l'on pourrait dire, en spectateurs. Nous n'avons eu que des renseignements incomplets. Je dois féliciter M. McGregor du très bel exposé qu'il a fait ce matin et je pense, sans analyse sérieuse, qu'il est peut être impressionnant. Après avoir fait notre possible dans le temps qui nous a été accordé, je crois que nous pouvons donner une bonne réponse. Dans le peu de temps que nous avons eu à notre disposition, nous avons rédigé une sorte de réponse. Voici quatre pages, dont, avec la permission du Comité et du président, je vous donnerai lecture.

A l'alinéa 4 à la page 2 du mémoire de M. McGregor, il dit de fait que l'administration se divise en quatre régions. Nous sommes tout à fait d'accord là-dessus, et comme le travail a été bien réparti entre les diverses régions de circulation, on peut établir les bureaux principaux dans n'importe quel endroit centralisé. Nous remarquons à la page 3 du rapport de M. McGregor, cet alinéa, après l'allusion aux conditions de temps de guerre et aux développements dans les conditions du temps de guerre.

"Cette situation a eu pour effet d'empêcher le bureau central de la compagnie de devenir un organisme normal à triple fonctions (administration, exploitation et circulation) pour en faire en quelque sorte un simple centre d'exploitation".

Nous admettons que ces trois fonctions peuvent être exécutées aussi bien à Winnipeg qu'à Montréal. Nous ne voyons aucune différence entre l'exploitation d'une ligne aérienne dont le trafic répond surtout aux fins militaires et gouvernementales et celle qui est affectée surtout aux fins civiles. Les divers directeurs préposés au trafic régional doivent voir à solliciter et à obtenir de la circulation civile lorsqu'il s'agit de concurrence. De fait, en vertu du droit accordé aux Lignes aériennes Trans-Canada il n'y a pas beaucoup de concurrence actuellement pour ce qui est du trafic civil au Canada. Nous parlons là de la concurrence dans les lignes aérienne parce qu'il en existe entre les divisions préposées aux voyageurs des chemins de fer et à celle du trafic des Lignes

aériennes Trans-Canada. En 1947, toutes les organisations des Lignes aériennes Trans-Canada ont été logées sous le même toit, et c'est une étrange façon de raisonner que de vouloir justifier le transfert de ce centre unique de Winnipeg à un autre endroit.

On parle du président, M. Symington. Pour les fins du compte rendu, il n'était pas président, mais il a remplacé M. Hungerford. Aucun de ces derniers ne consacrerait tout son temps à l'exploitation des lignes aériennes, de sorte que les opérations étaient effectuées surtout,—presque 100 p. 100—de Winnipeg. A en juger par les états financiers jusqu'à la fin de 1945, les résultats ont été satisfaisants.

M. McGregor parle du développement de la ligne aérienne, en faisant ressortir le fait que les bureaux principaux devraient être installés a) Winnipeg, ou b) Montréal.

Naturellement, voilà toute la question,—voilà la question de \$64.

Pour une certaine raison, ou plutôt pour les raisons qui ont maintenant été données, la plupart des membres du personnel des Lignes aériennes Trans-Canada étant réunis à Winnipeg et l'élément dépenses favorisant Winnipeg, cette compagnie a commencé à déménager à Montréal au mois de mai 1948; ayant déjà déménagé quelque quarante employés de la division du trafic, elle se sert de cet argument pour en transférer quelque 165 autres.

On admet ceci dans ledit paragraphe, de même que la déclaration selon laquelle les salaires du bureau sont moins élevés à Winnipeg.

C'est ce que nous prétendons, mais on pourrait également y ajouter le personnel administratif et la main-d'œuvre expérimentée et inexpérimentée.

Depuis que ce mémoire a été rédigé, nous avons eu votre promesse en ce qui concerne la main-d'œuvre mécanique.

A la page 4 du mémoire de M. McGregor, l'avant-dernier alinéa traite de l'emploi mutuel des fonctionnaires administratifs des chemins de fer Nationaux du Canada comme les trésoriers, le secrétaire, le médecin, l'avocat et autres.

Nous croyons que les fonctions de ces hauts fonctionnaires des C.F.N.C. sont plutôt de caractère honoraire et qu'ils ne participent pas activement à l'administration des Lignes aériennes Trans-Canada. Les fonctions sont surtout honoraires et se rapportent principalement à la surveillance; ces fonctionnaires sont rarement consultés. De fait, les postes aux C.F.N.C. et des L.A.T.C. sont plus que des emplois à service continu pour n'importe qui.

De toute façon, les C.F.N.C. ont des doubles services dans tous les principaux centres au Canada et peuvent prêter cette aide dans tous les centres, y compris Winnipeg.

Le seul poste dont je suis au courant est celui du fonctionnaire qui s'occupe des questions juridiques des L.A.T.C.. Il y a à Winnipeg un homme qui s'occupe, je crois, de la plupart des questions juridiques des L.A.T.C. Je le connais et je sais que cet un employé modèle et qu'il a une très bonne connaissance du droit aérien. Il est peut-être plus en mesure que n'importe quel employé du bureau du contentieux des C.F.N.C. de rendre les services requis par les L.A.T.C.

Nous admettons qu'il est préférable de loger les bureaux principaux sous le même toit. Si l'on a besoin de plus d'espace à Winnipeg on peut ajouter une aile à l'édifice actuel pour y loger le personnel des bureaux principaux pour environ deux ou trois fois le loyer annuel que l'on se propose de payer à Montréal.

On a soulevé un autre point selon lequel l'avion *North Star* est démodé.

On propose que les L.A.T.C. déménagent à Seattle ou en Californie, si l'on doit se servir d'avions *Boeings* ou *Douglas*.

D'ailleurs, les compagnies qui ont de la marchandise à vendre ont l'habitude de solliciter des affaires de leurs futurs clients. L'emplacement d'une avionnerie ne devrait entrer en ligne de compte dans cette discussion.

On a parlé de l'O.A.C.I. et de l'A.T.A.I. Cela peut sembler impressionnant, mais si l'on se donne la peine d'étudier cette question, il n'y a rien de bien solide là-dedans. L'O.A.C.I. est un organisme comprenant des pays et des gouvernements dont le but est d'établir des règlements pour le trafic aérien international, les signaux d'atterrissage, etc. Le représentant du Canada fait partie du ministère des Transports et n'a rien à voir aux compagnies de transport, bien que cette compagnie soit naturellement intéressée aux résultats. L'A.T.A.I. est un organisme formé de compagnies de transport aérien et comme tel ne touche pas les L.A.T.C. Cet organisme s'occupe à Montréal du travail de bureau, mais ses décisions sont prises à des réunions qui ont, de fait, été tenues chaque année de 1945 à 1948 à Montréal, au Caire, Rio-de-Janeiro, à Bruxelles, —celle de 1949 sera tenue à La Haye. Durant ces années, les présidents ont successivement représenté le Canada, l'Égypte, le Brésil, la Belgique, et jusqu'à aujourd'hui le président représente la Hollande.

Nous ne connaissons qu'un directeur qui a vendu sa maison à Winnipeg et de toute façon il ne l'habitait plus. Nous croyons que deux ou trois employés subalternes ont vendu leurs maisons. Plusieurs maisons qu'on avait d'abord mises en vente ont été retirées du marché en attendant cette réunion, parce que leurs propriétaires ne pouvaient s'assurer d'avoir un logement satisfaisant à Montréal.

Depuis ce matin, nous avons eu un rapport de M. McGregor qui traite des efforts que l'on tente à Montréal en vue d'obtenir des logements. Nous en ignorons les résultats, de même que les prix d'achat et les loyers dans cette ville.

Nous traitons maintenant brièvement des points soulevés à la page 7 du rapport de M. McGregor.

Sommés-nous certains qu'en temps et lieu les Lignes aériennes Trans-Canada n'achèteront pas les lignes Trans-Pacific? Il se peut que cette dernière compagnie juge cette ligne peu profitable et veuille l'abandonner.

La longueur des lignes d'un réseau est un argument trompeur. La route trans-océanique représente une distance considérable mais peu d'envolées. Le personnel au sol n'a pas grand-chose à voir à l'avion une fois qu'il s'est envolé, et de fait, le parcours trans-océanique ne représente qu'un dix-septième de la circulation intérieure.

Si l'on veut pousser le raisonnement jusqu'au bout: dans une envolée autour du monde de 24,000 milles, le point de départ constituerait le terminus de plus de milles parcourus que toutes les autres routes combinées.

Nous n'avons rien à dire contre la discussion selon laquelle 31 p. 100 du trafic total de la compagnie provient de Toronto, Ottawa et Montréal; voilà à peu près la proportion que nous avons calculée.

Ce fait ne contredit pas non plus notre affirmation que le gros du trafic national est à l'ouest de Toronto.

Nous avons parlé de l'avion *North Star*, mais, incidemment, la BOAC a acheté bon nombre de ces avions. On nous dit qu'elle achètera également des *Stratosphere* aussitôt que possible; les avions *North Star* seront alors affectés au service des routes de l'empire qui n'offrent aucune concurrence.

Je tiens maintenant à poser cette question: qu'est-ce que cela a à voir à l'emplacement des bureaux principaux des Lignes aériennes Trans-Canada? Que les bureaux principaux soient situés à Winnipeg, à Montréal ou ailleurs, cela ne comporte aucune différence importante pour l'exploitation des L.A.T.C. L'organisation est maintenant établie et fonctionne à Winnipeg, et nous ne voyons pas pourquoi il y aurait lieu d'en créer une nouvelle pour la remplacer à Montréal.

Un autre point, monsieur le président; nous ne pouvons vérifier la somme de \$160,000 donnée comme frais additionnels de déplacement. Je crois que l'on peut supposer sans se tromper que la main-d'œuvre est plus dispendieuses à Montréal; il en coûte certainement plus pour trouver des logements à Montréal et le coût de la vie est plus élevé. Mais, comme je l'ai dit, il nous est impossible de vérifier le chiffre cité dans le mémoire de M. McGregor. En ce qui concerne le loyer de bureau à Montréal, nous croyons qu'on a réparti le loyer total de \$98,000 entre les montants applicables aux employés qu'on a déjà transférés et qu'on est sur le point de transférer; et nous estimons que la proportion pour ceux qui sont sur le point d'être transférés se chiffraient à environ \$60,000.

Il n'en demeure pas moins vrai que les Lignes aériennes Trans-Canada et les contribuables ont payé un loyer \$98,000 par année pour de l'espace qui, d'après leurs propres calculs, aurait pu être obtenu pour \$21,000 par année, à Winnipeg.

Pour ce qui est de l'augmentation des salaires, elle s'établit à un taux d'environ \$200 par année par employé de bureau. Cela confirme également notre affirmation en ce qui concerne le déménagement dans une région où les frais sont plus élevés, et la même hausse de salaires s'appliquera en proportion du nombre de personnes que l'on déménagera à Montréal. Une telle augmentation signifie des centaines de mille dollars par année, mais elle ne saurait être justifiée, à notre avis.

On nous parle d'épargne de \$78,600 par année en voyages et communications. Nous ne pouvons rallier ce chiffre au tableau de la page 21, où l'on voit un total de frais de déplacement locaux et trans-océaniques s'établissant à \$31,000 par année (poste 6600-36), et comme on nous a assuré que seul le personnel administratif sera transféré nous ne pouvons concilier ces deux chiffres différents.

Comme vous le constaterez, les frais de déplacement pour la division du trafic et des ventes, par rapport au déménagement déjà effectué, indiquent une augmentation de \$81,000 pour 1948 comparativement à 1947; une augmentation de 60 p. 100, alors que le revenu n'a augmenté que de 52.2 p. 100.

Je tiens à ajouter en terminant, monsieur le président et messieurs, que l'on dit que ces lignes aériennes sont déménagées à Montréal parce que certains hauts fonctionnaires y ont leurs bureaux. On pourrait s'y rendre et les consulter de temps à autre j'imagine, mais nous n'y voyons aucun effet considérable du point de vue du programme. Je ne crois pas que le transfert du personnel de Winnipeg, je veux parler particulièrement du personnel administratif, à Montréal soit justifié dans les circonstances.

Il y a ensuite le fait que l'on dit qu'il y a certaines questions à régler à Ottawa en ce qui concerne l'exploitation des lignes aériennes. Nous n'en savons pas grand-chose. Nous ne savons pas jusqu'à quel point cela est important. Il se peut qu'on ait à s'entretenir avec des fonctionnaires à Ottawa; mais, messieurs, ils ne sont pas à 2,000 milles de Winnipeg, ils n'en sont qu'à cinq ou six heures de vol.

De plus, ils sont plus près des sources d'approvisionnement et du matériel. On ne les produit pas ici, messieurs. On peut se les procurer ici ou à Winnipeg, tout comme à Montréal.

Je crois, monsieur le président et messieurs, qu'on ne peut justifier les motifs invoqués en faveur du déménagement du personnel de bureau et d'administration ou n'importe quel autre personnel d'une région avantageuse à tout point de vue, pour établir de nouveaux bureaux et fonder une nouvelle administration à Montréal.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. McGregor a une ou deux choses à dire, et il aimerait peut-être ensuite à discuter le rapport.

M. MCGREGOR: Monsieur le président, j'ai simplement pris quelques brèves notes alors que M. Filmore parlait. Je tiens à revenir sur un ou deux points qu'il a mentionnés. Il s'est demandé si les représentants des C.F.N.C. exécutaient pour les lignes aériennes des fonctions semblables à celles qu'ils remplissent pour les chemins de fer et si on les consultait bien souvent autrement que pour la forme. Voici, on consulte ces derniers au nom des Lignes aériennes Trans-Canada tout comme le font souvent les fonctionnaires des chemins de fer, et dans bien des cas on a augmenté leur personnel pour permettre à ces gens de le faire. A maintes reprises nous avons discuté avec les représentants des chemins de fer Nationaux du Canada la question des frais qui résulteraient de la séparation de ce groupe de fonctions; le président des C.F.N.C. nous a remis ces chiffres bien établis, et j'estime que ces chiffres ne sont pas trop élevés, après les avoir examinés. Il croit que les L.A.T.-C. devraient dépenser \$108,000 pour obtenir les services que nous rendent actuellement les chemins de fer Nationaux du Canada.

M. JACKMAN: Combien avez-vous dit que vous aviez payé aux C.F.N.C., \$108,000?

M. MCGREGOR: Non. J'ai indiqué que nos paiements s'établissent à \$88,000. Nous versons \$50,000 au réseau et cette somme ne comprend pas les traitements des personnes qu'il emploie essentiellement pour les fins des lignes aériennes.

M. MUTCH: Cela vous coûte-t-il moins cher?

M. MCGREGOR: Incontestablement. Par exemple, prenez le médecin qui dirige l'examen des pilotes depuis douze ans; il vous serait probablement impossible de retenir les services d'un tel médecin à Winnipeg, sans même faire entrer la question de rémunération en ligne de compte.

M. MAYBANK: Je veux être fixé sur ce point. Vous dites que l'organisation de ces services vous coûterait \$108,000 et vous versez \$86,000, de sorte que l'économie à ce compte serait de \$85,000?

M. MCGREGOR: Non, monsieur Maybank, les \$108,000 représentent le coût de la séparation de l'aide procurée en matière d'administration. Les traitements que j'ai inclus dans cette somme, \$38,000 environ, y seraient ajoutés.

M. MAYBANK: Qu'avez-vous dit, \$38,000?

M. MCGREGOR: \$38,000.

M. MAYBANK: Il faudrait, dites-vous, que vous y ajoutiez cette somme, ce qui porterait le chiffre à \$88,000?

M. MCGREGOR: C'est bien ce que j'ai dit. Nous payons maintenant \$50,000 pour les services administratifs.

M. MAYBANK: \$50,000, avez-vous dit?

M. MCGREGOR: Oui. C'est le chiffre qu'il faudrait opposer aux \$108,000. Notre engagement financier à l'endroit des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'aide qu'ils nous procurent varie de \$80,000 à \$88,000.

M. MAYBANK: Alors, l'économie réalisée est constituée par la différence entre les \$50,000 que vous versez et les \$108,000 qu'il vous faudrait verser si vous aviez votre propre personnel?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. MAYBANK: Et le chiffre de \$108,000 est mentionné à titre de comparaison, c'est ce qu'il vous en coûterait si vous acquittiez vous-mêmes les frais de ces services, mais vous ne versez que \$50,000?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. MAYBANK: Et vous nous dites maintenant qu'il vous en coûterait \$108,000 pour établir des services correspondants, mais qu'il vous en coûte maintenant quoi?

M. MCGREGOR: \$50,000.

M. MAYBANK: Je voulais être bien fixé sur ce point.

M. MILLER: La différence serait-elle aussi marquée si vous employiez vos propres experts?

M. MCGREGOR: Oui. Si nous établissions notre bureau central à Winnipeg, il faudrait nommer des remplaçants à toutes ces personnes, afin de faire exercer les fonctions comparables à celles dont nous bénéficions présentement.

M. JACKMAN: Je me demande, monsieur le président, si je saisis bien ce que les chemins de fer Nationaux du Canada procurent aux Lignes aériennes en coûterait \$108,000 pour maintenir des services semblables à même votre propre personnel, que vous versez maintenant \$86,000 pour certains services que les chemins de fer Nationaux du Canada procurent aux Lignes aériennes Trans-Canada et si vous instituiez des services de même nature et de même qualité il vous en coûterait \$108,000. Or, vous dites, ai-je compris, que vous versez \$50,000 au National-Canadien en acquittement de ces services, de sorte que la mention de \$86,000 se rapporte à autre chose?

M. MCGREGOR: Oui. Nous versons deux sommes distinctes au National-Canadien au chapitre de l'aide, une somme de \$50,000 en honoraires dits administratifs qui se rapportent à des services tombant sous les rubriques suivantes, médecins, contentieux, finances, assurance, et jusqu'au 1^{er} janvier cette année, les services relatifs aux relations publiques, à l'annonce et aux achats,—et jusqu'à une date récente les frais de services au compte de l'architecture. En plus de cela...

M. MUTCH: Avant que vous discutiez ce sujet davantage...

M. MCGREGOR: Je n'ai pas encore terminé ma réponse à M. Jackman.

M. MUTCH: Oh! je vous demande pardon.

M. MCGREGOR: De plus, nous versons une somme variant de \$35,000 à \$40,000 pour les traitements des préposés aux écritures et d'employés d'autres catégories figurant au bordereau de paye du National-Canadien, employés qui consacrent tout leur temps au travail des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. JACKMAN: Et cette somme constitue une imputation directe à Air-Canada?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. JACKMAN: Vous avez mentionné l'affectation de \$108,000 pour l'établissement de certains services sous votre direction.

M. MCGREGOR: C'est vrai, et ce chiffre est fondé sur ce que, selon M. Vaughan, il en coûterait pour reproduire les services que le National-Canadien nous procure actuellement pour les \$50,000, non pour \$86,000.

M. JACKMAN: Air-Canada verse cette somme au National-Canadien et il y perd de l'argent à ce compte.

M. MUTCH: Est-il exact que la somme que vous versez maintenant au National-Canadien, notamment, \$50,000, soit en acquittement des services que vous avez mentionnés?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. MUTCH: Et les \$108,000 comprendraient l'acquittement des frais de services semblables à temps continu en toute autre localité?

M. MCGREGOR: Oui, mais je serais porté à croire qu'Air-Canada ne pourrait utiliser avantageusement les services d'un médecin à temps continu vu que le même homme peut cumuler les deux charges.

M. MUTCH: Pouvez-vous donner quelque idée du personnel auquel ces honoraires de \$50,000 s'appliquent?

M. MCGREGOR: Quelque idée du personnel employé?

M. NICHOLSON: Je me demande si l'on permettrait de participer à cette petite discussion amicale que vous semblez avoir là-bas.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Mutch, auriez-vous la bienveillance de parler à plus haute voix.

M. MUTCH: Je vous demande pardon. J'ai demandé si le président nous indiquerait la constitution du personnel aux services duquel ces honoraires annuels de \$50,000 s'appliquent. Il a mentionné le médecin en chef et une ou deux autres personnes, mais elles ne constituent que le noyau des autres employés.

M. MCGREGOR: Voulez-vous les noms, monsieur Mutch?

M. MUTCH: Ou bien indiquez les emplois, les noms ne m'intéressent pas.

M. MCGREGOR: Le chef du service du contentieux des chemins de fer Nationaux du Canada, le secrétaire, le vice-président—finances, le contrôleur, l'agent général des achats—, un vice-président, le médecin en chef; et ainsi que je l'ai dit, le directeur de la publicité jusqu'au 1^{er} janvier, et l'architecte en chef jusqu'au mois d'août dernier, je crois.

M. MILLER: Si vous ne modifiez pas votre régime actuel, cependant, il n'y aura pas de changement.

M. MCGREGOR: Oui, c'est exact. Je suis heureux d'apprendre que tous ceux qui ont été consultés sont apparemment d'avis qu'un bureau central consolidé peut être considéré comme essentiel.

M. MILLER: Je ne sais s'il en est ainsi ou non. En tout cas, c'est un aspect.

M. MAYBANK: Si vous entendez par là qu'il semble convenu que la consolidation du bureau-chef, que nous avons indiqué ici, constitue un bienfait, alors vous forcez trop la note.

M. MCGREGOR: Non, j'ai dit un bureau central consolidé.

M. MAYBANK: Un bureau central consolidé, par un système de consolidation tel que celui-ci.

M. JACKMAN: Ne pensez-vous pas que vous vous en tireriez à meilleur compte si vous dépensiez cette somme de \$108,000 et dirigiez vos propres services au lieu de continuer sous le régime des services que vous procurent les chemins

de fer Nationaux du Canada, un des plus grands réseaux ferroviaires au monde, un réseau qui compte un personnel immense et a énormément de travail à faire sans s'occuper de tout autre régime nouveau de transport qui est tout à fait étranger au transport ferroviaire? A quel point, estimez-vous que votre entreprise aurait pris assez d'essor pour que vous vouliez vous suffire à vous-mêmes, que vous y gagneriez à diriger vos propres services? Par exemple, le Corps d'aviation, chose bien connue, possède tout un service d'aviation médicale, toute une école d'aviation médicale qui poursuit des études spécialisées dans ce domaine. J'estimerais que les problèmes d'ordre médical d'Air-Canada et l'examen de pilotes seraient tout différents des examens qu'exigent les services ferroviaires. Je ne crois pas que le médecin en chef du réseau possède beaucoup d'expérience en matière d'aviation. De plus, je ne crois pas que vous pourriez compter sur les divers départements intéressés déjà chargés de la direction d'un fort volume de trafic, trafic qui se chiffre à plus de 20 millions de dollars par année, pour vous procurer le même service de haute qualité que l'on pourrait espérer de la part d'un personnel relevant de votre propre direction.

McGREGOR: Eh bien, monsieur Jackman, je crois que vos prévisions sont probablement exactes. Cette question devra être tranchée à l'avenir, probablement par voie d'établissement de services distincts, quand la chose s'imposera ou sera jugée saine du point de vue économique. Pour ce qui regarde l'expérience acquise dans le domaine de l'aviation médicale, le groupe de médecins des chemins de fer Nationaux du Canada avec lequel Air-Canada a affaire compte maintenant douze années d'expérience dans ce domaine, et je suis certain que je me constitue l'interprète de la compagnie en disant que nous n'avons pas lieu de nous en plaindre.

Si la compagnie continue de se développer au rythme que vous indiquez, nous serions peut-être justifiés d'assumer progressivement les diverses responsabilités, en commençant peut-être par le service des achats, mais pour le moment le régime actuel coûte certainement moins cher à Air-Canada et il est très reconnaissant de pouvoir bénéficier des services d'employés supérieurs possédant une longue expérience dans le domaine du transport, contre une affectation bien inférieure à ce qu'il lui en coûterait s'il avait son propre personnel.

M. MILLER: Est-ce que ces huit ou neuf personnes que vous avez mentionnées, monsieur McGregor, le conseil général et les autres, seraient consultés beaucoup ou fréquemment, et s'il en est ainsi, qui les consulterait. Est-ce vous, qui êtes déjà à Montréal, qui les consulteriez?

M. McGREGOR: C'est surtout moi qui les consulterais. Je suis à Montréal et je consulte ces personnes, je les consulte au moins une fois par mois, ordinairement deux fois et parfois trois fois par mois. M. May, qui est à ma gauche, n'est pas au nombre des personnes nommées, et il est l'adjoint en chef du contrôleur, M. Cooper, et je puis vous assurer que les finances d'Air-Canada étant dans la situation où elles se trouvent sont soumises à l'examen et à la discussion les plus minutieux. Je doute qu'il se passe un jour sans qu'il y ait un appel téléphonique entre les deux bureaux, et tout le régime financier de la compagnie, ses recettes et dépenses par groupes sont examinées à fond et fréquemment, et je crois que je pourrais estimer avec justesse qu'entre M. Cooper et M. May, les affaires d'Air-Canada occupent l'attention de M. May jusqu'à concurrence de 75 p. 100 et celle de M. Cooper jusqu'à concurrence de 30 p. 100.

M. MAYBANK: Estimez-vous que le National-Canadien souscrirait à l'affirmation que vous venez de faire au sujet du partage du temps entre les deux messieurs en question?

M. MCGREGOR: Parlez-vous de la proportion pour-cent?

M. MAYBANK: Vous avez fait une répartition du temps entre le National-Canadien et Air-Canada par application aux messieurs que vous avez mentionnés.

M. MCGREGOR: Je crois qu'ils en conviendraient, à en juger par le fait que M. Vaughan ne cesse de se plaindre à moi que le réseau n'est pas suffisamment rémunéré des services qu'il rend.

M. MILLER: Vous feriez mieux de les prendre à votre compte ou laisser le National-Canadien prendre le travail en main.

Le très hon. M. HOWE: N'oubliez pas que le National-Canadien est propriétaire d'Air-Canada et que ses finances l'intéressent au premier chef.

M. MAYBANK: C'est à Winnipeg que sont procurés vos services médicaux dans une certaine mesure?

M. MCGREGOR: Ces services sont procurés durant toute la saison à tous les centres de pilotes. Montréal est de beaucoup le centre le plus important.

M. MAYBANK: Quelle est l'importance de ces services à Winnipeg?

M. MCGREGOR: Leur importance dépend du nombre de pilotes que nous postons à Winnipeg. Il y en a une cinquantaine environ à cet endroit.

M. MAYBANK: Alors, le service médical n'est dirigé que pour le compte du personnel navigant?

M. MCGREGOR: Non, tous les employés sont examinés périodiquement, et tous les employés postulants sont naturellement examinés avant d'être acceptés.

M. MUTCH: Exception faite de l'examen médical des pilotes, l'examen du reste du personnel exige-t-il de la part des médecins examinateurs une habileté technique spéciale?

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas.

M. MUTCH: Ne serait-il pas possible de recruter dans les rangs d'autres médecins qui ont eu beaucoup affaire au personnel navigant durant la guerre des médecins qui pourraient faire ces examens médicaux?

M. MCGREGOR: L'expérience des médecins des chemins de fer Nationaux du Canada porte sur des réclamations relatives à l'indemnisation d'accidents du travail et à des blessures aux personnes, et je suis en mesure de dire que nous n'avons pas eu de cas semblables à régler par rapport à des passagers, mais cette expérience compterait aussi dans ce cas-ci.

M. MILLER: Vous avez répondu au mémoire du Manitoba en laissant entendre que la Ligne *Pan-American* et certaines autres lignes avaient des bureaux centraux à New-York.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. MILLER: Et sont-ce toutes des envolées trans-océaniques?

M. MCGREGOR: Celles de toutes les lignes à l'exception des *American Airlines*. J'ai mentionné *Pan-American Airlines*, *American Air Lines*, et *American Overseas*, une compagnie distincte des *American Airlines*, tout comme notre *Trans-Canada Atlantic* est une compagnie distincte des Lignes aériennes *Trans-Canada*. Elle constitue l'exploitante outre-mer pour le compte des *American Air Lines*. *Pan-American* est une ligne entièrement trans-océanique.

On a fait allusion à la désuétude de l'avion *North Star*. Les paroles me font presque défaut. On a affecté l'avion *North Star* au service domestique le 1^{er} juin dernier. Nous en amortissons la valeur sur la base d'une durée de sept ans, ce qui répond à la question soulevée tantôt. Nous avons très bon espoir et je crois que nous sommes justifiés d'entretenir l'espoir qu'une fois l'avion entièrement amorti au point de vue de sa valeur pour le transport des passagers nous pourrions l'utiliser encore deux ou trois ans dans le service de transport des marchandises d'Air-Canada, et il n'y aura pas de fortes charges au chapitre de l'amortissement pendant qu'il est affecté au transport des marchandises. Il est certainement loin d'être un avion désuet. On a mentionné que la BOAC entend les utiliser sur les parcours non concurrentiels européens. J'ignore s'il en existe en Europe.

Nous n'entendons pas nous mettre à la merci du fournisseur. Dans le cas de tous les avions, l'achat de pièces de rechange constitue un facteur très important, et la *Canadair Company* et Air-Canada sont tous deux intéressés à apporter des perfectionnements au *North Star* en ce qui concerne l'atténuation du bruit qu'il produit, et nous sommes constamment à la recherche d'un dispositif satisfaisant qui constituerait un perfectionnement sous ce rapport.

On a aussi fait mention de l'I.C.A.O. et de l'I.A.T.A. et l'on a quelque peu déprécié l'importance de ces deux organismes en ce qui concerne Air-Canada. Étant donné qu'Air-Canada constitue une entreprise de l'État, Air-Canada et son personnel technique, composé surtout d'ingénieurs, sont appelés continuellement à prêter leur concours aux représentants délégués par le gouvernement canadien aux conférences de l'I.C.A.O., et beaucoup de nos techniciens sont employés de cette façon. L'I.A.T.A. n'est pas un organisme qui s'occupe uniquement du trafic. Il est constitué aussi de divisions techniques et le travail technique qui lui ressortit comprend l'assimilation de renseignements et de recommandations émanant de lignes aériennes, les discussions sur la composition des programmes de conférences et le reste. Tous ces travaux sont amorcés au bureau central. Air-Canada compte des représentants dans presque tous les comités de l'I.A.T.A. et des employés supérieurs d'Air-Canada sont présidents de plusieurs des comités. Je ne crois pas que ce rôle soit confié à Air-Canada uniquement pour ses beaux yeux; notre société constitue en quelque sorte un agent de liaison entre le groupe sterling et celui de la zone du dollar.

M. MAYBANK: Qu'est-ce que la représentation au sein de ces deux organismes internationaux a à voir au bureau central? Sont-ce des employés du bureau central qui font partie de ces comités? Vous avez indiqué, ai-je compris, que quelques-uns d'entre eux étaient des techniciens?

M. MCGREGOR: Presque tous.

M. MAYBANK: Par exemple, nommez-en quelques-uns?

M. MCGREGOR: Le capitaine Rawson, M. Dymont, M. Bain, le capitaine Seagrim,—je pourrais en mentionner deux ou trois autres, mais vous en avez quatre, tous du personnel du bureau central.

M. MAYBANK: Éprouverait-on beaucoup de difficulté à avoir ces représentants si le bureau central était situé ailleurs qu'à Montréal?

M. MCGREGOR: On n'éprouverait pas de difficulté sérieuse, seulement on serait hors de contact avec l'organisme et il faudrait effectuer un trajet de 1,250 milles pour assister à ses délibérations ou participer à des conférences.

M. MAYBANK: Combien de temps les employés du bureau central consacrent-ils au travail de ces organismes internationaux?

M. MCGREGOR: J'ai les hommes-heures ici. C'est étonnant.

M. MAYBANK: Eh bien, soyons étonnés. Pour combien de temps compte-t-il?

M. MCGREGOR: Je vais donner à M. May de s'en enquérir, si vous le voulez bien. J'en dégage que votre question se rapporte seulement à l'I.C.A.O. et à l'I.A.T.A.?

M. MAYBANK: J'essayais d'évaluer l'importance de ces deux organismes internationaux comme facteur influençant ce déplacement du bureau central. Vous avez dit que ces deux organismes et leur situation à Montréal constituaient une des raisons pour lesquelles vous vouliez effectuer cette centralisation à Montréal. Je veux simplement constater leur importance par elle-même.

M. MCGREGOR: Nous pouvons vous procurer ces données, monsieur Maybank. J'ai les jours-hommes relativement aux voyages de surveillance en provenance de Winnipeg.

M. MAYBANK: Les voyages de surveillance des Lignes aériennes Trans-Canada?

M. MCGREGOR: Certainement.

M. MAYBANK: Je ne traitais pas du tout de cette question. Je demandais combien de temps il fallait consacrer à ces organismes internationaux.

M. MCGREGOR: Je puis vous obtenir ce renseignement.

M. MOORE: Je voudrais poser une question au sujet du déplacement du bureau central de Winnipeg à Montréal. Quand Air-Canada aura effectué tous les déplacements qu'il projette combien restera-t-il d'employés à Winnipeg?

M. MCGREGOR: Eh bien, à l'instant 1,450, et je ne donne qu'un chiffre approximatif. Je soustrais 159 de 1,609.

M. MOORE: Une fois ces employés supérieurs transférés, leur transfert sera-t-il suivi de celui d'autres employés plus tard?

M. MCGREGOR: Tel que je l'ai déjà dit, je ne m'y attends pas.

M. MAYBANK: Puis-je vous poser cette question qui tient à certains chiffres que vous nous avez donnés aux pages 7 et 8, surtout au bas de la page 8? Dans vos observations au haut de la page 8 au sujet de 159 employés, vous indiquez des frais de transport au montant de \$169,000. Ce sont des frais extraordinaires? Voulez-vous dire par ce chiffre qu'il vous coûtera cette somme pour effectuer le déplacement de ces 159 personnes? La somme indiquée ne se rapporte pas au déplacement?

M. MCGREGOR: La somme comprend le déplacement et tous les autres éléments qui y sont indiqués,—“frais de transport et autres frais extraordinaires connexes estimatifs imputables à la compagnie relativement à ce déplacement”—les frais connexes tels que ceux résultant de la construction de cloisons et de plusieurs autres travaux de cette nature.

M. MAYBANK: S'agit-il des frais de transport entre autres choses,—les frais de transport inhérents au déplacement de ces personnes? Ne déplacez-vous que les employés ou bien déménagez-vous leurs biens mobiliers? En passant, monsieur McGregor, je devrais vous signaler que vous me répondez par un signe de tête affirmatif et le sténographe ne peut consigner autre chose que la parole articulée.

M. MCGREGOR: Je ne voulais pas interrompre en disant “oui”.

M. MAYBANK: J'apprécie cela, mais il arrive fort souvent que l'interrogateur reçoit une réponse qu'il comprend et plus tard on ne saisit rien en lisant le

compte rendu, parce qu'il n'y a pas de réponse consignée. Eh bien, les \$160,000 que vous mentionnez ici se rapportent aux frais de transport des employés que vous déplacez?

M. McGREGOR: C'est exact.

M. MAYBANK: Et la somme pourvoit aussi au déménagement de leurs biens mobiliers?

M. McGREGOR: C'est exact.

M. MAYBANK: Et certaines autres dépenses en plus de celles que j'ai mentionnées?

M. McGREGOR: Oui.

M. MAYBANK: Pourriez-vous indiquer à peu près comment se répartissent les deux catégories de dépenses?

M. McGREGOR: Non, je ne pourrais certainement pas le faire. Cependant, je sais que l'estimation du coût de déplacement de ces personnes a été basée sur le coût réel du déplacement du personnel du service du trafic général le mois de mai dernier.

M. MAYBANK: Je comprends.

M. MUTCH: Eh bien, les employés supérieurs auront plus d'objets mobiliers à déménager et je suppose que le coût de déménagement sera un peu plus élevé.

M. JACKMAN: Au taux de \$3.25 le pied, le loyer des bureaux requis à Montréal s'établit à \$56,900, et vous avez à acquitter l'énorme somme de \$21,200 pour le loyer de bureaux à Winnipeg. Cette somme ne constitue assurément pas une charge annuelle. Comment en faites-vous le calcul?

M. McGREGOR: Cette somme comprend le loyer, l'éclairage, les services de conciergerie et de nettoyage et le reste. C'est un crédit annuel.

M. JACKMAN: Vous déduisez tout simplement cette somme et vous pouvez vous soustraire à cette obligation?

M. McGREGOR: Oui.

M. MILLER: La réponse de Winnipeg a laissé entendre que la somme de \$56,900 indiquée à la page 8 était exacte en ce sens que l'on a pris pour acquis qu'elle ne se rapportait qu'à d'autres employés que l'on déplaçait?

M. McGREGOR: C'est exact. La réponse de Winnipeg a fait mention du fait que le bail comportait apparemment des loyers au montant de \$98,000. Ce chiffre est à peu près exact. La réponse a ajouté que cette somme devrait être opposée à un crédit de \$21,000, soit le coût d'espace que nous louons actuellement à Winnipeg. Il va sans dire que cela est inexact. La somme de \$56,900 représente le coût du loyer qui se rapporte aux bureaux occupés par les 159 personnes mentionnées dans ce document. Le coût total de l'espace loué se chiffre à \$98,000, et il représente le logement des personnes logées présentement à l'aéroport de Dorval dans des locaux qui nous coûtent beaucoup plus que \$3.25 le pied, parce que les locaux nous coûtent \$1 le pied. De plus, nous devons acquitter les frais de transport de ces personnes aller et retour de Dorval à Montréal.

M. MAYBANK: Ce sont les membres du personnel qui ont été déplacés de Winnipeg l'an dernier?

M. McGREGOR: Quelques-uns, et quelques-uns antérieurement.

M. MAYBANK: Combien antérieurement?

M. MCGREGOR: Je crois que le nombre en est de 25. Il comprend le personnel du bureau et le groupe relevant du directeur des fournitures et des approvisionnements, M. F. T. Wood.

M. MAYBANK: Et quel serait le nombre de ceux qui ont été déplacés l'an dernier?

M. MCGREGOR: Il y a eu 40 personnes environ comprises dans le déplacement du service du trafic général. Le chiffre du personnel de ce service a été porté à 70 environ depuis ce déplacement, ce qui explique le relèvement des frais du trafic général dont on a déjà fait mention, un relèvement qui a été attribué inexactement au fait que le service du trafic général a été transféré de Winnipeg à Montréal.

M. MAYBANK: Vous comptiez un certain nombre d'employés à Dorval, et vous aviez d'autres frais à acquitter en plus de ce qu'il en coûtait pour les loger. N'est-il pas exact que si vous calculiez les frais de logement sur une base d'espace ce serait plutôt coûteux. Quand vous faites entrer en ligne de compte ce qu'il en coûte pour les transporter en ville, les ramener chez eux, tout cela joint aux frais de location,—simplemment pour fins de comparaison, vous appelez ces frais de location,—c'est une entreprise coûteuse.

M. MCGREGOR: Oui, mais ces frais devraient cesser dès que ces personnes seront installées au bureau central dans l'immeuble de l'Aviation.

M. MAYBANK: Conséquemment, le transfert de ces personnes à Montréal vous permet de compenser des frais plutôt élevés et presque exorbitants auxquels vous avez eu à faire face jusqu'ici. Il n'est pas normal d'avoir des frais aussi élevés?

M. MCGREGOR: Non. Ce genre de local est coûteux.

M. MAYBANK: Aussi, quand vous citez le chiffre concernant Dorval, quel qu'il soit, à titre d'économie, c'est une somme que vous n'auriez pu continuer à payer régulièrement. J'entends que vous ne seriez pas justifié de la payer régulièrement.

M. MCGREGOR: Ce loyer s'établit à un quart de moins le pied que le prix des loyers de bureaux en général pour ce genre de locaux, et les dépenses à ce compte n'ont pas été incluses dans la comparaison des frais.

M. JACKMAN: Mais c'est plutôt coûteux.

M. MCGREGOR: Ce l'est certainement.

M. MAYBANK: Et il vous fallait acquitter en plus les frais de transport.

M. MCGREGOR: Oui.

M. MUTCH: Mais à Dorval ils ne sont qu'un peu mieux logés qu'ils ne sont ici.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. MUTCH: Alors, si l'on admet en principe l'opportunité d'un bureau central consolidé, le Comité ne serait-il pas intéressé si vous pouviez nous dire quelle serait la situation financière comparée advenant le cas où vous eussiez établi votre bureau central consolidé dans des zones beaucoup moins coûteuses que celles où il y est présentement situé, et si vous aviez effectué votre centralisation en ces endroits? Vous indiquez ici que le loyer des bureaux pour ce groupe d'employés que vous vous proposez de déplacer accuse une augmentation nette de \$56,900. Et vous dites à la ligne suivante qu'il vous en coûte déjà \$21,200 pour les bureaux qu'ils occupent.

M. MCGREGOR: L'augmentation nette n'est pas de \$56,900; elle est de \$35,700.

M. MUTCH: Les frais additionnels à Montréal se totalisent à \$56,900. Parce que vous concentrez les bureaux à Montréal plutôt qu'à Winnipeg, il vous en coûte \$35,700.

M. MCGREGOR: Et pour leur logement dans un édifice moderne permanent plutôt que dans des édifices temporaires en bois à un terrain d'aviation.

Le très hon. M. HOWE: Un de ces groupes avait été transféré à Montréal afin que les employés qui la constituaient puissent être sur place pour surveiller la fabrication de quelques nouveaux avions. Ils ne pouvaient s'acquitter de cette tâche s'ils étaient à Winnipeg. Les employés de l'autre groupe étaient composés d'employés affectés au service du trafic et c'est à cet endroit que le gros du trafic prend sa source.

M. MUTCH: Ce renseignement constitue un apport intéressant parce que nous essayons depuis longtemps, avec plus ou moins de succès, à trouver quelque motif irréfutable pour la centralisation des bureaux en cet endroit. Vous nous avez peut-être donné une raison que nous pouvons faire entrer en ligne de compte.

Le très hon. M. HOWE: C'est la raison pour laquelle ils y sont.

M. MILLER: Est-il exact de dire que le gros du trafic prend sa source à cet endroit?

Le très hon. M. HOWE: Oui.

M. MCGREGOR: Pour ce groupe d'Ottawa, Montréal et Toronto?

M. MILLER: Si vous éliminez Toronto, cette réponse serait inexacte, n'est-ce pas?

Le très hon. M. HOWE: Montréal est beaucoup plus rapprochée de Toronto que de Winnipeg.

M. MAYBANK: Un certain nombre de personnes montent dans des avions à Toronto et à Ottawa tout aussi bien qu'à Montréal. Si vous éliminez une de ces villes votre raisonnement serait un tiers moins fort.

M. MCGREGOR: Si c'est ce que vous dégagez de mes paroles, alors il est évident que je ne me suis pas exprimé clairement. Permettez-moi de dire que vu le trafic des passagers dans cette zone nous comptons quatre, et dans une zone quelque peu plus étendue, cinq de nos huit bureaux régionaux. Le groupe du bureau central est lié intimement aux bureaux régionaux et à leurs travaux. Le bureau central n'administre pas la compagnie directement par rapport aux stations; il administre par voie d'une série d'organismes en fonction des bureaux régionaux. L'administration du bureau central fait affaires directement avec les gérants régionaux et *vice versa*, et non pas avec l'organisme sur place. La question du nombre de passagers qui montent dans les avions dans chaque zone ne comporte quelque intérêt que dans la mesure où elle détermine la situation des bureaux régionaux.

M. MAYBANK: Je comprends. Si nous faisons suite aux remarques d'il y a un instant concernant les frais, le coût des loyers et des dépenses de cette nature, vous avez fait observer que vous compareriez ce que vous obteniez à Montréal, savoir, un bel immeuble, à un édifice ordinaire à un aéroport. Voudriez-vous me dire ce que vous coûterait la construction d'un immeuble pour vos besoins à Winnipeg?

M. MCGREGOR: Je n'en ai pas la moindre idée, M. Maybank, et je dois me contenter de dire que l'érection d'un immeuble à Winnipeg a fait, je crois, le sujet d'une enquête très approfondie. Cela s'est passé avant mon temps, il y a trois ans environ. C'est à cette époque que la décision primitive dont je parle dans mon mémoire a été prise. Tout ce que je puis dire en connaissance de cause, c'est que le projet fut abandonné dans le temps en raison, je crois, des frais de construction très onéreux.

M. MAYBANK: Je crois qu'il importe de donner plus de précisions. Seriez-vous en mesure de produire toutes les données que vous avez. Les renseignements que je détiens ne concordent pas avec ce que vous dites. En fait, d'après mes renseignements vous auriez pu construire un immeuble pour vos besoins qui ne vous aurait pas coûté une somme bien supérieure à quelques années de loyer.

Le très hon. M. HOWE: Je ne crois pas que M. McGregor ait l'intention de critiquer le logement à Winnipeg qui, je crois, est très bon. Il critique le logement à l'aéroport de Dorval qui laisse fort à désirer.

M. MAYBANK: Mon interrogatoire n'est pas motivé par la fierté locale. Je n'ai mentionné le sujet que dans le but de signaler à votre attention le point sur lequel je voulais poser quelques questions. Je ne suis pas intéressé à savoir si vous critiquez ou non. C'est une affaire de frais. Les renseignements que nous tenons sont tout l'opposé de ce que vous venez d'affirmer. Si vous aviez pu construire à meilleur compte vous auriez pu peut-être établir quand même le bureau central à Montréal pour d'autres motifs. Je ne le sais, mais je veux traiter de chaque question séparément. Qu'en est-il du facteur des frais?

M. MCGREGOR: Je dois me contenter de fonder mes observations sur mon expérience personnelle et les données. Je sais que des plans provisoires ont été préparés, M. May pourrait peut-être éclaircir quelque peu le sujet de la construction d'un immeuble d'aviation au champ Stevenson à Winnipeg, et dire si ce projet a été étudié mûrement. Je suis persuadé que l'on a étudié les plans d'une façon tout à fait désintéressée et qu'ils ont été abandonnés. Vu la situation que j'occupe présentement, je crois franchement qu'un champ d'aviation ne constitue pas l'endroit convenable pour le bureau central d'une ligne aérienne. Un bureau ainsi situé serait sujet aux interruptions et au bruit causé par les démarrages et atterrissages d'avions. Je répéterai la comparaison que j'ai faite au début de la séance quand j'ai dit qu'il serait tout aussi sensé d'établir le bureau central d'une compagnie d'énergie à côté d'une usine génératrice.

M. MILLER: Quand les plans ont-ils été préparés et quand ont-ils été abandonnés?

M. MCGREGOR: Les plans ont été abandonnés il y a trois ans, à six mois près. Pouvez-vous fournir des éclaircissements sur ce sujet, monsieur May?

M. S. H. MAY: Non, je n'ai pas de renseignements concernant le coût de l'immeuble projeté.

Le très hon. M. HOWE: Vous devez tenir compte du fait que vous avez une ligne aérienne traversant l'océan Atlantique qui perçoit un tiers de toutes les recettes de la ligne. Assurément, dans ces conditions, Winnipeg n'est pas l'endroit convenable pour l'exploitation d'un tel service.

M. MAYBANK: Cela se peut fort bien. Mais ne pourrait-elle être exploitée comme entreprise distincte? N'est-ce pas l'exploitation de ce service qui vous fait perdre le plus d'argent?

Le très hon. M. HOWE: C'est la raison pour laquelle nous voulons nous en occuper davantage. Ce service de l'Atlantique me cause plus de soucis que le service domestique. Je crois que nous allons abandonner l'exploitation du service domestique.

M. MAYBANK: Pourquoi ne le dirigez-vous pas de la façon dont Radio-Canada dirige le poste de Saskive, — pour une somme définie —, si nous entendons le diriger pour le prestige que cela donne.

M. MCGREGOR: J'ai entière confiance que les services trans-océaniques seront exploités avantageusement. Les trois services, ceux des Bermudes, du Royaume-Uni et des Antilles, se ressentent du fait qu'ils constituent des entreprises relativement nouvelles. J'en parle à titre d'unités dérivant leurs recettes du transport de passagers. L'histoire des lignes aériennes démontre qu'elles subissent des revers financiers à leurs débuts, et l'exploitation des services aériens des Antilles et des Bermudes ne fait pas exception à la règle. Sous ce rapport, l'exploitation des services des Antilles et des Bermudes diffère beaucoup de celle des traversées trans-Atlantiques. L'itinéraire trans-Atlantique au Royaume-Uni constitue un parcours qui prête à une vive concurrence et il s'agit de se remettre de la situation de l'après-guerre qui, je crois, n'est que passagère. Il y avait un grand nombre de personnes qui ne voulaient voyager que dans un sens et un grand nombre d'envolées ont été effectuées avec une charge de 50 p. 100. Vous faisiez effectuer la traversée de l'Atlantique à des avions dans le but de ramener une charge payante. Je serais porté à croire que ce déséquilibre quant au trafic latent disparaîtra graduellement à mesure que la guerre devient plus éloignée. Il y a certainement des indices.

M. MILLER: Est-ce qu'une compagnie distincte de la Couronne ne dirige pas ce service?

M. MCGREGOR: Non, c'est une entité distincte au point de vue organisme. Elle utilise les mêmes avions, les mêmes stations et le même service d'entretien.

M. MILLER: Vous avez dit, il y a quelques instants, que vous avez abandonné, il y a trois ans, les plans relatifs à la construction de l'immeuble à Winnipeg. Songiez-vous de façon assez précise dans le temps à vous fixer à Montréal?

M. MCGREGOR: Je ne faisais pas partie de l'administration d'Air-Canada dans le temps.

M. MILLER: J'en parle à titre de plan continu?

M. MCGREGOR: Je serais porté à croire que la décision concernant le déplacement du bureau central d'Air-Canada à Montréal a été prise au moins un an après cette date.

M. MILLER: C'est il y a deux ans que vous avez pris vos premières dispositions pour louer de l'espace dans cet immeuble à Montréal, et vous n'avez loué qu'un étage à cette époque? Vous n'avez pris des arrangements que pour la location d'un étage?

M. MCGREGOR: Non, deux étages.

M. MILLER: Êtes-vous certain?

M. MCGREGOR: Je le crois.

M. MILLER: Je pensais qu'il ne s'agissait que d'un étage.

M. MCGREGOR: Je crois qu'on avait toujours songé à louer deux étages.

M. MILLER: Il n'était question que d'un étage dans le témoignage que vous avez rendu il y a deux ans, mais vous pouvez avoir raison ou faire erreur?

M. MCGREGOR: N'a-t-on pas dit 30,000 pieds carrés?

M. MILLER: Je crois que vous avez dit l'an dernier qu'il s'agissait de 30,000 pieds carés. Quand je me suis servi du mot "vous" il y a un instant, vous m'avez pris à la lettre, mais on m'a avisé que cette décision a été prise par le conseil d'administration.

M. MCGREGOR: Oui.

M. MILLER: Voulez-vous dire au Comité quand le conseil d'administration a adopté la résolution pourvoyant à la translation du bureau central de Winnipeg à Montréal?

M. MCGREGOR: La résolution à cet effet a revêtu la forme d'une autorisation de louer l'espace, et si je me souviens bien, cela s'est fait par voie du procès-verbal n° 1004 de la réunion tenue à Montréal le 25 novembre 1948. Le conseil d'administration a approuvé la location des troisième et quatrième étages de l'immeuble de l'Aviation internationale à Montréal pour y loger les employés supérieurs.

M. VIAU: Mais cela ne s'est passé qu'il y a six mois?

M. MCGREGOR: Oui, mais nous avons appris pour la première fois à cette époque que l'espace serait disponible. La provision de deux étages pour le compte d'Air-Canada dans cet immeuble figurait dans les livres depuis le temps où la construction de l'édifice a été entreprise.

M. MOORE: Si on n'a pas l'intention de déplacer les 1,450 employés constituant le personnel préposé à l'entretien, pourquoi se propose-t-on de déplacer le directeur de l'entretien et ses cinq adjoints?

M. MCGREGOR: Parce que le directeur de l'entretien fait partie de l'établissement du bureau central de la compagnie. C'est l'homme auquel je m'adresse afin de savoir pourquoi les frais d'entretien d'un moteur Pratt et Whitney ont augmenté de \$1 l'heure d'envolée au mois de février.

M. JACKMAN: Il doit obtenir le renseignement de Winnipeg.

M. MCGREGOR: Non, le renseignement a déjà été reçu. C'est une des données qui sont notées continuellement.

M. GIBSON: Pour l'obtenir, il ne se sert pas d'une clé anglaise.

M. MCGREGOR: Non, il ne s'en sert certainement pas.

M. LOCKHART: Possédez-vous des immeubles quelconques à Winnipeg?

M. MCGREGOR: Oui, nous possédons deux hangars.

M. LOCKHART: Non, je parle d'un immeuble à bureaux où ces personnes sont logées.

M. MCGREGOR: Oui, il y a un bureau.

M. LOCKHART: Quelle proportion des immeubles que vous occupez à Winnipeg vous appartient-elle

M. MCGREGOR: De l'espace que nous occupons?

M. LOCKHART: Oui.

M. MCGREGOR: En fait d'espace, je dirais 20 p. 100.

M. LOCKHART: Tout cet espace sera loué quand vous vous établirez à Montréal?

M. MCGREGOR: Oui, mais nous allons retenir 20 p. 100 de l'espace que nous occupons à Winnipeg.

M. LOCKHART: J'essaie d'établir ce que vous cédez à Winnipeg par comparaison à l'espace que vous occuperez à Montréal?

M. MCGREGOR: A Winnipeg, nous ne cédon's qu'une partie de l'espace que nous avons loué dans un édifice temporaire en bois, un peu plus que deux tiers de l'espace.

M. MILLER: Combien de pieds d'espace?

M. MCGREGOR: Il faudrait que je vous procure ce chiffre.

M. MILLER: M. Cooper a dit au cours de son témoignage au Comité en 1947 qu'Air-Canada prendrait un étage dans ce nouvel immeuble. Ce témoignage a été rendu à une période avancée de l'année 1947, et la translation ne pouvait pas avoir été agréée?

M. MCGREGOR: Oui, elle avait bel et bien été approuvée, et je signalerai que depuis ce temps l'effectif total d'Air-Canada s'est accru de 2,000 employés.

M. MILLER: Combien chaque étage que vous allez louer comprend-il de pieds carrés?

M. MCGREGOR: 15,000.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Moore, vous vouliez poser une question?

M. MOORE: J'allais demander si les compagnies qui fabriquent des moteurs dont il a été fait mention ont des bureaux ou des établissements de distribution à Winnipeg?

M. MCGREGOR: Non.

M. VIAU: Vous avez dit il y a quelque temps, monsieur McGregor, qu'il n'y avait pas eu de directeurs déplacés durant les six derniers mois, mais que de nouvelles nominations avaient été faites au bureau central à Montréal.

M. MCGREGOR: Oui.

M. VIAU: Combien de directeurs demeureront-ils à Winnipeg?

M. MCGREGOR: A la suite de ce déplacement?

M. VIAU: Après le présent déplacement.

M. MCGREGOR: Je ne crois pas qu'il y en aura.

M. VIAU: Que fait-on des directeurs du génie et de la formation?

M. MCGREGOR: On maintiendra le cours de formation à Winnipeg.

M. VIAU: Que faites-vous du directeur du génie?

M. MCGREGOR: Il sera déplacé.

M. VIAU: A Montréal?

M. MCGREGOR: Oui.

M. VIAU: Comment suivra-t-il le travail du personnel du génie à Winnipeg?

M. MCGREGOR: Très facilement. Les travaux du génie d'Air-Canada sont effectués par projets. Le département du génie compte six subdivisions qui ont des chefs et un projet est confié à un groupe. Par exemple, il peut s'agir d'un problème de dessin ou d'un problème d'entretien. Dans le cas de l'entretien, le problème peut se rapporter au génie, à des travaux de réparation ou à une question de sécurité. Le problème sera étudié au sein de la subdivision et on n'en trouvera peut-être la solution que six mois plus tard. Deux ans peuvent s'écouler parfois avant que l'on trouve la solution.

M. VIAU: Que faites-vous du directeur de l'entretien?

M. MCGREGOR: J'ai dit qu'il serait transféré à Montréal et c'est l'employé à qui je demanderais pourquoi le coût d'entretien l'heure d'un moteur d'un certain modèle a augmenté. C'est lui qui me donne la réponse. Il n'est pas le directeur ou le surveillant des travaux d'entretien. C'est bel et bien un homme de bureau qui s'occupe exclusivement de l'étude, pour fins de comparaison, des données que fournit son département.

M. MILLER: Monsieur McGregor, si vous transférez tous ces directeurs en charge de réparations et de travaux analogues, à Montréal, est-ce que les personnels ne devront pas faire la navette très souvent? Il y a tout aussi loin de Montréal à Winnipeg que de Winnipeg à Montréal?

M. MCGREGOR: Certainement. Je vous répondrai en disant que les voyages seront beaucoup moins nombreux, suivant l'estimation nous ferons des exigences. A l'heure actuelle, l'enlèvement et le remplacement du moteur s'effectue à Montréal quand l'avion arrive à la fin du parcours de l'Atlantique, du parcours des Antilles, des Bermudes ou du parcours transcontinentale. Air-Canada estime que les parcours se terminent à Montréal et non à Halifax. Tous les numéros d'envolées changeant à Montréal et le modèle de l'avion change à Montréal. Montréal est le point de raccordement de différentes envolées et ne constitue pas uniquement un point d'arrêt du service transcontinental. Plusieurs des problèmes qui surgissent dans le cas des employés que vous mentionnez ne peuvent être étudiés directement qu'à Montréal et il y aura un certain nombre de voyages dans le sens opposé après le déplacement. On fait entrer ce facteur en ligne de compte dans calcul de la différence nette. Je serais porté à croire que les voyages ne constitueront qu'une faible portion de ce qu'ils sont maintenant, et beaucoup de voyages ne seront pas renouvelés, particulièrement des voyages par des employés supérieurs.

M. MILLER: Quels employés devez-vous transférer à Montréal maintenant?

M. MCGREGOR: Voulez-vous que je les énumère?

M. MILLER: Par bureau.

M. MCGREGOR: Tous. Notre directeur du génie, M. Dymont, a passé beaucoup plus de la moitié de son temps à Montréal plutôt qu'à Winnipeg durant les derniers trois mois. La proportion est probablement de 70 p. 100 dans le cas de notre directeur des communications, M. Stephens, et la proportion est probablement de 30 p. 100 dans mon cas. Le directeur des envolées a passé probablement la moitié de son temps à Montréal et, en fait, tout mal vu par certains éléments que ce déplacement puisse être, les épouses des employés d'Air-Canada s'en réjouissent.

M. MUTCH: Si vous voulez aborder cet aspect c'est une autre affaire. Si vous aviez persisté dans ce qui était l'intention notoire d'Air-Canada depuis son établissement,—celle d'avoir un bureau central consolidé éventuellement à Winnipeg,— est-ce que ces vérificateurs et autres employés auraient continué de voyager dans la même mesure de Winnipeg à Montréal?

M. MCGREGOR: Pas tout à fait dans la même mesure. La séparation les uns des autres des divers membres du bureau central aggrave la situation en ce qui concerne le nombre de voyages nécessaires. Ce facteur n'aurait pas été éliminé si le bureau central avait été consolidé.

M. MUTCH: Il n'aurait peut-être pas été éliminé, mais ai-je raison de dire que si vous aviez persisté dans l'intention primitive et aviez consolidé le bureau central à Winnipeg plutôt qu'à Montréal, les voyages nécessaires auraient été moins nombreux?

Le très hon. M. HOWE: Je crois que vos renseignements sont quelque peu inexacts. Air-Canada a débuté avec un bureau central à Montréal. Le président, Phil Johnson avait son bureau à cet endroit et le vice-président chargé des opérations était établi à Montréal, et le déplacement à Winnipeg a été effectué pendant la guerre.

M. MUTCH: Je ne l'ignore certainement pas. Je me souviens aussi de Phil Johnson et je sais le raisonnement qu'il fit valoir en faveur de l'établissement éventuel du bureau central d'Air-Canada dans les Prairies. Il a invoqué entre autres raisons celle du plus grand éloignement du bureau d'Ottawa. J'ai pensé dans le temps que c'était un raisonnement solide.

Le très hon. M. HOWE: Le fait que le bureau central est très éloigné d'Ottawa constitue une des raisons pour lesquelles je voudrais le maintenir à cet endroit.

M. MUTCH: Ce serait une des raisons.

Le très hon. M. HOWE: Je ne sais comment il pourrait faire affaires.

M. MILLER: Croyez-vous toujours que Winnipeg soit le relais principal de la route continentale?

Le très hon. M. HOWE: C'est le relais principal de la route entre Montréal et Vancouver. Cependant, vous devez vous rappeler qu'il y a un grand nombre de lignes à l'est de Montréal autres que la ligne Atlantique. Nous dirigeons actuellement un service à Terre-Neuve.

M. VIAU: C'est le conseil d'administration qui a pris cette décision il y a deux ans?

Le très hon. M. HOWE: C'est exact.

M. VIAU: Le gouvernement a-t-il été avisé?

Le très hon. M. HOWE: Non, nous n'avons pas été avisés. Il va sans dire que je reçois des copies des rapports des réunions du conseil d'administration. C'est une affaire de régie interne.

M. VIAU: Mais cette décision a été prise il y a deux ans.

Le très hon. M. HOWE: Par l'administration, oui. En tenant compte de notre mode d'exploitation actuel, je ne crois pas que Winnipeg constitue l'endroit le plus propice pour les fins d'un service de visite. Nous retirons des avions du service de l'Atlantique et les envoyons à Winnipeg pour fins de révision puis nous les faisons ramener de Winnipeg. Cela ne constitue pas une opération très économique, mais nous avons agi de la sorte afin de maintenir notre bureau central de régie à Winnipeg.

M. MUTCH: Je me demande si M. McGregor pourrait nous énumérer les routes qui empruntent Montréal comme terminus? On m'avise qu'il y a 11,000 milles de routes transocéaniques. Pourriez-vous les nommer?

M. MCGREGOR: Je pourrais les nommer si cela doit être utile au Comité. Montréal constitue le terminus de toutes les routes du service de la région des Maritimes, Sydney, Moncton, Halifax, Saint-Jean, Gander, Torbay; c'est le terminus de tous les services transocéaniques. Vous pourriez peut-être obtenir des précisions si vous vous reportiez à la carte au milieu du rapport. Elle comprend deux pages environ.

M. MUTCH: C'est un point important, ces 11,000 milles...

M. MCGREGOR: Je n'ai pas terminé mon exposé, si vous voulez bien me laisser la parole.

M. MUTCH: Très bien.

M. McGREGOR: C'est le terminus des envolées transatlantiques passant par Goose-Bay et Gander et Sydney avec atterrissages à Pestwick et Londres. C'est le terminus de la moitié du service des Bermudes, en fait de tout le service, mais une partie du service est effectuée par voie de Toronto,—et c'est le terminus de tous les services des Antilles, Nassau et Kingston, la Jamaïque, et à Port d'Espagne, dans la Trinité. C'est le terminus d'un des services à Chicago et le terminus de toutes les routes de l'ouest et le terminus des services interurbains, —Ottawa et Toronto.

M. MUTCH: Cela ne se rapporte qu'à Air-Canada?

M. McGREGOR: C'est exact.

M. MUTCH: Quelle serait la proportion des routes de Winnipeg?

M. McGREGOR: Eh bien, Air-Canada dirige un service en provenance de Winnipeg à destination de Saskatoon, et c'est ce que nous appelons l'itinéraire dit laitier de survol des Prairies à Lethbridge,—et c'est aussi le terminus d'un service d'avions DC 3 que nous dirigeons à la tête des Lacs à destination et en provenance de Toronto.

M. MUTCH: Ne pourrait-on pas les diviser? Y a-t-il quelque compensation? Vous dites à la page 7 de votre rapport, "Montréal constitue maintenant le terminus de 11,000 milles du régime des routes de la compagnie, ou de 70 p. 100 de l'entier parcours de la compagnie". La majeure partie de ce parcours milliaire est constitué de votre itinéraire à Prestwick ou de vos itinéraires outre-mer?

M. McGREGOR: Une bonne partie.

M. MUTCH: Combien de voyages sont effectués par semaine?

M. McGREGOR: L'hiver dernier, il a été effectué quatre voyages réguliers et environ vingt envolées commandées; cela forme un total de trente-six envolées par mois. La fréquence de ces envolées sera augmentée à compter du 1^{er} mai à deux envolées par jour et à compter du 1^{er} juin probablement à deux envolées et demie par jour.

M. MUTCH: Sous le rapport du programme, je ne puis comprendre pourquoi nous devrions décider d'avoir des envolées transocéaniques, je puis même songer à des raisons pour lesquelles nous ne devrions pas en avoir. Toutefois, je suis disposé à accepter vos prévisions.

Le très hon. M. HOWE: Mais ces services peuvent prendre beaucoup d'ampleur à la longue.

M. MUTCH: Mais je ne puis m'empêcher de rappeler que dans le passé on a appuyé sur le fait que ces envolées étaient effectuées à titre d'essais, qu'elles donnaient quelque prestige et qu'elles revêtaient quelque importance du point de vue de la défense nationale.

Le très hon. M. HOWE: Je n'ai jamais entendu dire que le prestige de la ligne entrerait en ligne de compte. Nous exploitons ces lignes afin d'en retirer des bénéfices, et il va sans dire qu'elles aident à faire flotter le pavillon.

M. MUTCH: Je suis tout disposé à aider à faire flotter le pavillon, mais je cherche tout de même à savoir en quoi consiste l'économie, quelle est la valeur de l'organisation et que constitue l'entreprise principale? Je soutiens que les envolées effectuées au Canada constituent la principale entreprise d'Air-Canada. Elles l'emportent sur toute autre chose et je ne puis concevoir pourquoi on ajoute ces itinéraires. Nous parlons de la réalisation d'une économie de \$22,000.

On a aussi laissé entendre généralement qu'il y avait encore de plus fortes économies, et le rapport annuel en a fait mention. Je ne m'y oppose pas, mais je ne crois pas qu'une économie de \$22,000 résultant de ce déplacement du bureau central de Winnipeg à Montréal plus toutes les autres économies mentionnées par sous-entendus suffiraient en soi à justifier ce déplacement. C'est le principal raisonnement que l'on a invoqué et je crois qu'on l'a passablement démoli. J'ai encore à entendre une raison valable à l'appui de l'affirmation qu'une ligne aérienne ne peut être dirigée aussi efficacement par un bureau central situé à un endroit quelconque de l'itinéraire en comparaison de l'exploitation par un bureau central établi à une extrémité de l'itinéraire. Je n'attache pas beaucoup de valeur au raisonnement que vous avez cherché à faire valoir. Savez-vous s'il existe quelque raison valable pour que vous ne puissiez exploiter une ligne aérienne comme vous le pourriez un chemin de fer à un emplacement commode quelconque sur le parcours, et qu'un emplacement n'est pas tout aussi bon qu'un autre?

M. MCGREGOR: Oui, je crois pouvoir donner une raison. En tout cas, j'exprimerai l'opinion que cette question-ci est une de celles dont le Comité pourrait traiter avec plus d'à-propos quand il étudiera notre rapport. Maintenant pour ce qui regarde la question de savoir si une ligne aérienne quelconque peut être exploitée plus facilement d'un endroit plutôt que d'un autre, je tiendrais beaucoup à en parler. Votre affirmation au sujet des chiffres que renferme ce mémoire est tout à fait exacte. Dans le mémoire je n'ai cherché à estimer que les éléments qui se prêtaient à une estimation précise, ou ce qui est mieux, j'ai cherché à me baser sur des chiffres réels exacts. L'économie concrète à réaliser par Air-Canada ne consiste pas dans les \$22,000 que vous avez mentionnés, ou dans la somme mentionnée dans le présent rapport. Il n'a pas été fait d'estimation à cet égard parce que la chose serait virtuellement impossible. Si quelqu'un se mettait en frais de citer des chiffres estimatifs par rapport à ces économies, il courrait le risque d'être accusé de chercher à prévoir l'avenir. Je pourrais peut-être répondre à votre question en signalant un cas qui s'est présenté ces jours derniers. Le bureau central de la ligne aérienne est responsable premièrement de son exploitation sans accident. Pour atteindre ce but, nous publions de temps à autre des directives stipulant exactement quelle charge payante peut être transportée au cours d'envolées de nature nettement établie. Ce n'est pas une question où le jugement du capitaine constitue le facteur déterminant. C'est une question où la ligne de conduite à suivre par la compagnie doit être considérée au regard de tous les facteurs connus en jeu. Nous avons constaté que nous effectuons des envolées de l'Atlantique avec une charge rémunératrice inférieure de 200 livres à celle que nous aurions pu porter parce que nous ne savions pas qu'à l'aéroport de Dorval le matelas vieux genre avait été remplacé par un autre pesant 50 livres de moins. Ce sont des choses de cette nature qui se présentent continuellement. J'en fais mention dans le but d'indiquer la nature des questions qui surgissent. Des envolées qui commencent et se terminent à 1,800 milles des personnes responsables de la publication des instructions compliquent la direction de l'entreprise.

M. MAYBANK: En quoi le changement a-t-il consisté?

M. MCGREGOR: On a changé les matelas des couchettes de l'équipage.

M. MILLER: Si la compagnie n'avait jamais institué son service transocéanique auriez-vous préféré maintenir votre bureau central à Winnipeg, ou dans quelle mesure cela aurait-il influé sur toute la situation?

M. MCGREGOR: Dans une très forte mesure. Les envolées transocéaniques constituent une entreprise beaucoup plus délicate que des envolées sur un itinéraire où vous pouvez faire atterrir un avion tous les 300 milles sur une piste d'atterrissage si cette nécessité s'impose.

M. MILLER: Que pouvez-vous faire à ce sujet à Montréal?

M. MCGREGOR: Nous ne pouvons rien faire à cet égard, mais nous savons certainement à quoi nous en tenir sur les problèmes qui confrontent ces avions.

M. MILLER: Ai-je raison de supposer que vous seriez peut-être d'avis que si les envolées transocéaniques n'entraient pas en ligne de compte il n'y aurait peut-être pas lieu de déplacer le bureau central?

M. MCGREGOR: Je dirais que la raison invoquée à l'appui du déplacement serait moins valable qu'elle ne l'est. Je n'ai pas cherché à étudier la question que poserait l'élimination des services transocéaniques parce qu'ils ne se prêtent pas à l'élimination.

M. MAYBANK: Pourquoi ne pas diviser les deux opérations, constituer deux organismes distincts?

Le très hon. M. HOWE: Pouvez-vous me dire où nous pouvons recruter un personnel formé pour les besoins d'un deuxième organisme?

M. MAYBANK: Je ne le sais. Cela constituerait-il une raison impérieuse pour l'exécution d'un tel projet?

M. MCGREGOR: Non. Cela nous coûterait à peu près la moitié encore. Ce serait la raison impérieuse pour l'exécution du projet.

M. MAYBANK: Utilisez-vous le même matériel?

M. MCGREGOR: Nous employons le même matériel, les mêmes moteurs, les mêmes bases de revision. Notre matériel est interchangeable et nous utilisons les services des mêmes employés supérieurs.

M. MAYBANK: Vous croyez qu'il serait inopportun d'avoir deux compagnies distinctes?

M. MCGREGOR: Je le crois.

M. MAYBANK: Et c'est la raison pour laquelle vous n'exploitez pas les lignes aériennes sous l'égide de deux compagnies distinctes?

M. MCGREGOR: Oui, et par ailleurs les conditions qui régissent les deux compagnies en vertu d'un accord conclu avec le gouvernement sont un peu différentes.

M. MILLER: Pour ce qui regarde le président d'Air-Canada et tous les autres employés que vous vous proposez maintenant de transférer à Montréal, si ces personnes et quelques autres employés essentiels étaient établis à Winnipeg, la seule difficulté que vous éprouveriez tiendrait aux consultations avec les hommes expérimentés du National-Canadien?

M. MCGREGOR: Non, ils ne sont pas les seuls. Il faut songer également à cet aspect de la question que nous discutons, celui d'avoir votre bureau central à 1,200 milles du centre de vos opérations.

M. MUTCH: Pour revenir à la question du personnel, pour combien des envolées vers l'ouest à Vancouver et vers des points intermédiaires ont-ils compté dans les dépenses de votre personnel du bureau central situé à Winnipeg? Était-ce une forte proportion?

M. MCGREGOR: Oui, c'est mon avis. La surveillance nécessite un certain nombre de voyages, mais ce n'est que la plus faible proportion du total. Je pourrais vous citer mon propre cas à titre d'exemple. Comme je vous l'ai dit,

je crois être allé à Vancouver deux fois au cours des derniers dix-huit mois. Nous n'inscrivons pas le transport comme dépense. Nos plus lourdes dépenses sont les comptes d'hôtel et les frais connexes.

M. MUTCH: Vous avez déjà parlé du parcours et j'en faisais mention seulement pour fins de comparaison.

M. MAYBANK: Et je crois que vous avez signalé aussi dans votre mémoire que la perte de temps productif comptait dans les frais du personnel?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. MAYBANK: Ce que dit M. Mutch serait exact. Vous n'acquitez peut-être pas le prix de votre passage, mais vous employez plus de temps?

M. MCGREGOR: C'est tout à fait exact, monsieur Maybank, si ce n'est que l'élément temps s'applique à deux voyages dans l'espace de dix-huit mois comparativement à une moyenne de deux voyages environ par mois.

Le très hon. M. HOWE: Cette ligne aérienne perçoit 30 millions de dollars par année et débourse 32 millions de dollars. Pourtant nous sommes à parler ici d'un poste de \$20,000.

M. MUTCH: Il se peut que nous parlions d'une somme de \$20,000. C'est du moins ce que je faisais il y a quelques instants. Je parlais de \$23,000 figurant dans l'économie d'une compagnie de 30 millions de dollars forte de l'appui du gouvernement advenant un déficit. Mais j'estime que si nous nous situons à la fois du point de vue provincial et du point de vue national cette question revêt relativement beaucoup plus d'importance que celle que l'on a attribuée à la discussion qui a eu lieu jusqu'ici. Le ministre a dit d'un air badin il y a un moment que Winnipeg se plaignait. Je ferai observer tout d'abord que Winnipeg ne se plaint pas. Les représentations qui vous ont été faites aujourd'hui, nonobstant l'idée que quelques-uns d'entre vous s'en font, à mon avis, ne concernant pas Winnipeg. Ce sont plutôt des questions qui concernent le Manitoba, et dans l'esprit de ceux d'entre nous qui viennent de cette région c'est une question d'envergure nationale. Nous nous sommes abstenus plus ou moins de traiter du contenu du mémoire de M. McGregor et de ses observations sur les gens du Manitoba. Mais il y a un autre aspect, l'aspect national de la question, et on en a traité plutôt à la légère aujourd'hui.

Nous ne pouvons tolérer que se continue une tendance déjà beaucoup trop prononcée dans l'industrie vers une plus forte concentration dans les provinces centrales du Canada, à moins que l'on ne puisse faire valoir à son appui une raison économique absolument inattaquable. Je ne prononce pas de discours politique aujourd'hui quand je dis que je ne parle que du point de vue de l'intérêt national, et je ne relève rien dans le mémoire de M. McGregor qui constitue même une tentative d'analyse de l'importance que revêt cette question. Quant à moi, je m'oppose à toute ingérence, et normalement je ne me rallierais pas à une proposition voulant qu'une pression soit exercée sur un gouvernement afin qu'il fasse pression à son tour sur une compagnie de la Couronne pour qu'elle entreprenne quelque chose qui est essentiellement d'intérêt local. Les personnes que l'on a accusées d'avoir inspiré cette plainte en particulier, si vous voulez l'appeler ainsi, ont été accusées bien à tort parce qu'elles se sont simplement constituées les interprètes de l'opinion populaire. Cependant, s'il en était ainsi, ce sont les personnes mêmes qui de temps à autre vous ont parlé ainsi qu'au gouvernement de l'ingérence dans l'administration relativement à la direction de ces entreprises. C'est la seule manière dont les entreprises d'État peuvent

réussir. Je me rallie à cette conviction. Aussi, s'il ne s'agissait que d'une affaire de grief local, je ne serais certainement pas ici. Mais cette question l'emporte sur tout grief local parce qu'elle comporte certains éléments de portée nationale qui ont des répercussions dans toutes les provinces. Que vous fassiez faillite à Londres ou à Toronto, ou ailleurs, ces répercussions se feront sentir jusqu'au littoral du Pacifique et seront interprétées comme une nouvelle manifestation de gouvernement que les citoyens de l'Ouest canadien n'aiment pas. Pour ce motif, je ne crois pas que ce soit une affaire de grief local mais plutôt une question d'intérêt de premier ordre dans l'unité et le bien-être du pays, et j'estime qu'il convient d'en parler au lieu de la mettre au rencart et de la réfuter simplement à titre de raisonnement incorporé à un mémoire.

Le très hon. M. HOWE: Le problème de cette ligne aérienne tient à l'augmentation de ses recettes d'au moins 2 millions de dollars. Je n'exploiterai guère longtemps une ligne dont les opérations se soldent par des déficits. J'ai saisi le conseil d'administration de ce problème et le conseil d'administration a dit que sa solution résidait dans la concentration du personnel d'administration à Montréal. Soit dit en passant, les régisseurs d'Air-Canada sont aussi régisseurs des Chemins de fer Nationaux du Canada à Montréal.

M. MILLER: Élimineriez-vous vos envolées océaniques?

Le très hon. M. HOWE: Nous avons commencé ces envolées océaniques en 1942. Nous estimons qu'elles constituent un service très important pour le Canada. Le Comité n'a jamais exprimé d'opinion en sens contraire. Toutefois, si ce Comité veut proposer que nous éliminions ces envolées océaniques, nous étudierons une telle demande. L'exploitation des services domestiques est tout aussi déficitaire que celles des services océaniques.

M. MAYBANK: Le chiffre du solde déficitaire qu'accuse l'exploitation du service domestique est-il à peu près égal?

M. MCGREGOR: Il est presque égal. Je voudrais ajouter quelques observations à la réponse que le très honorable M. Howe a donnée à M. Mutch. M. Mutch a parlé de la concentration dans l'Est. Nous ne projetons pas de concentration dans l'Est. Je serais étonné si, dans dix-huit mois on ne comptait pas plus d'employés à Winnipeg qu'il n'y en a aujourd'hui, après ce déplacement.

M. MAYBANK: Tout le monde, je crois, compte sur un accroissement soutenu. Tout le monde espère que vos prévisions au sujet de l'accroissement seront bien fondées, mais je suis persuadé tout de même que le scepticisme qui existait dans cette région ne sera pas dissipé immédiatement par suite de ce que nous avons entendu aujourd'hui. Je crois qu'il existe un profond scepticisme. Le simple fait que l'on a évité de parler de cette question,—et on a passablement gardé le silence à ce sujet depuis 1947...

Le très hon. M. HOWE: Vous ne lisez pas les journaux.

M. MAYBANK: Un instant, cette question n'a vu le grand jour que tout récemment.

Le très hon. M. HOWE: Je trouve cela renversant...

M. MAYBANK: Un instant, laissez-moi finir ma phrase.

Le très hon. M. HOWE: Oui.

M. MAYBANK: En fait, il y eut, l'automne dernier, une période où nombre de personnes ont fait des démarches pour obtenir plus de renseignements. Un de vos employés supérieurs est venu à Winnipeg et a donné des entrevues, mais seulement après qu'il y eut eu beaucoup d'agitation dans la presse.

M. MCGREGOR: Pardonnez-moi de vous interrompre, mais je suis persuadé que votre renseignement est inexact. On a fait part de cette intention pour la première fois il y a un an à un lunch de la Chambre de commerce de Winnipeg alors que j'ai dit que la Chambre de commerce de Winnipeg était, m'avait-on laissé entendre, très curieuse quant aux projets d'Air-Canada. J'ai énoncé ces projets de la même façon que je l'ai fait ici. Une délégation de la Chambre de commerce m'a interviewé en novembre l'an dernier et j'ai répété ici ce que je lui ait dit en cette occasion.

M. MAYBANK: Avez-vous donné les mêmes chiffres?

M. MCGREGOR: J'ai donné les mêmes chiffres à 9 près. J'ai dit à la délégation que 150 personnes seraient transférées, mais les journaux ont très mal interprété mes paroles. On n'a certainement pas laissé planer le mystère sur ce déplacement et la compagnie n'entendait certainement pas qu'il en existe.

M. MUTCH: On pourrait dire en toute justice, je crois, que les gens ont beaucoup glosé à ce sujet.

M. MCGREGOR: C'est exact: Ni la presse ni la Chambre de commerce ne m'ont jamais demandé de faire une déclaration sur les motifs du déplacement.

M. MAYBANK: Est-ce qu'aucune personne n'a été envoyée à Winnipeg pour fournir des renseignements?

M. MCGREGOR: Non.

M. MILLER: Si on vous accorde le relèvement des tarifs qui a été promis, l'exploitation de vos itinéraires de l'Ouest vous rapportera-t-elle un surplus?

M. MCGREGOR: Je vous demande pardon.

M. MILLER: Si on vous accorde le relèvement de 15 p. 100, qui vous est assuré, cela mettra-t-il fin aux déficits qu'accuse l'exploitation de vos itinéraires dans l'Ouest?

M. MCGREGOR: Nous comptons que l'augmentation des tarifs mettra fin aux déficits qu'accuse l'exploitation de tout notre service aérien domestique.

M. MILLER: C'est ce que j'entendais, par opposition à vos envolées océaniques.

M. MCGREGOR: Quelques autres économies s'imposeront aussi.

M. MILLER: Souscrivez-vous à l'affirmation que l'augmentation de 15 p. 100 serait plus que suffisante pour solder votre déficit d'exploitation,—par exemple votre déficit de 1948? Cette affirmation a été faite à la page 11 du mémoire à l'appui de l'Ouest?

M. MCGREGOR: Je crois qu'elle donnerait probablement ce résultat.

M. MILLER: Même au risque de passer pour quelqu'un qui se complait dans des théories, puis-je vous poser une autre question? A l'heure actuelle, si vous abandonnez les envolées océaniques et renvoyez le président et tous ces autres employés à Winnipeg, votre unique difficulté serait celle,—en tant que l'exploitation dirigée de Winnipeg est concernée,—qui tient aux entrevues que vous devez avoir avec les employés supérieurs du National-Canadien?

M. MCGREGOR: Pas tout à fait. On constate probablement qu'il arrive plus souvent dans le cas de lignes aériennes que dans celui de la plupart des entreprises qu'en éliminant des services vous ne réalisez pas d'économies au chapitre des dépenses totales de l'entreprise. Si Air-Canada n'effectuait pas des envolées océaniques, il aurait onze avions inemployés. Ces avions représentent chacun une mise de \$750,000, au compte desquels nous continuerons à verser des intérêts.

et à défalquer au chapitre de la dépréciation au taux effroyable d'un septième de la valeur par année. Vous seriez réduits à mettre en congé des équipages formés pour le compte de chacun desquel la compagnie a engagé \$20,000 environ ou à les tenir employés un quart du temps environ. L'élimination du service transocéanique n'économiserait que le prix de l'essence et de l'huile et quelques autres dépenses.

M. MILLER: Si vous n'aviez pas à diriger ce service, il serait tout à fait pratique de revenir à Winnipeg. La nécessité de consulter les employés supérieurs du National-Canadien à Montréal constitue le seul obstacle ou empêchement ou l'unique difficulté.

M. MCGREGOR: Ce serait une parmi plusieurs difficultés. Montréal continuerait à demeurer le terminus d'un grand nombre de services.

M. MILLER: Je vous demande pardon?

M. MCGREGOR: Montréal continuerait d'être le terminus d'un grand nombre de services,—l'endroit où s'effectueraient les changements de moteurs. Dans le cas d'un service continu, vous ne retirez pas un avion du service au cours d'une envolée de Montréal à Vancouver simplement parce qu'il vous arrive de passer par un endroit où il existe un terminus aménagé pour les travaux de réparations. On ne peut enlever une cargaison d'un avion, et les gens ne veulent pas qu'on les fasse descendre d'un avion, au cours d'une envolée, et monter dans un autre. Les avions sont mis en service ou retirés du service aux termini, et pour ces causes le service le moins satisfaisant consiste à ne pas effectuer vos remplacements de moteurs au terminus. Même si Montréal cesse d'être le terminus des services trans-océaniques, il continue d'être le terminus du service transcontinental.

M. MILLER: On pourrait encore diriger l'exploitation d'Air-Canada, même si Montréal était le terminus?

M. MCGREGOR: On pourrait la diriger, oui.

M. EMMERSON: Monsieur le président, je voudrais poser une question. Tel que je comprends la situation, ce déplacement réduira de 10 p. 100 environ le personnel de Winnipeg?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. EMMERSON: Et ce déplacement atteint une proportion particulièrement forte de personnes? Est-ce qu'il y a eu d'autres déplacements?

M. MCGREGOR: Oui. Je crois que ce déplacement constitue le déplacement distinct qui a atteint le plus grand nombre de personnes autres que des employés préposés aux envolées qui ont été transférés par groupes nombreux. A une époque, tous nos pilotes transatlantiques étaient formés à Winnipeg, et nous les avons transférés à Montréal. Mais ce déplacement-ci constitue le plus fort déplacement individuel que je connaisse.

M. EMMERSON: Le plus fort déplacement au point de vue du nombre?

M. MCGREGOR: Oui.

M. EMMERSON: Je me souviens qu'un très grand nombre d'employés a été transféré de Moncton à Montréal il y a deux ou trois ans. La proportion d'employés déplacés cette fois-ci a-t-elle été aussi forte?

M. MCGREGOR: Elle le fut sans doute eu égard au nombre de personnes employées à Moncton.

M. EMMERSON: Et on a effectué ce déplacement d'employés à Moncton dans le but d'augmenter l'efficacité du service?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. MUTCH: Devons-nous en conclure que la proportion d'employés transférés est à peu près la même? On m'informe que dans ce cas-ci il s'agit de 150 employés sur 1,600.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est 6 heures.

M. MAYBANK: Monsieur le président, avant que nous ajournions, je tiens à dire qu'il aurait été plus sage de ne pas distribuer cet exposé. Quant à moi, je suis prêt à vous le remettre. Je ne veux pas que des renseignements confidentiels soient publiés ici.

Le PRÉSIDENT: Je crois que demain nous siégerons dans une salle moins spacieuse où tout le monde pourra entendre ce qui se dit. Nous ne pouvons siéger ce soir. Si cela vous agrée, nous nous réunirons demain après-midi, à 4 heures, dans une salle plus petite .

Le Comité s'ajourne pour se réunir demain, le 6 avril 1949, à 4 heures de l'après-midi.

SESSION DE 1949

CHAMBRE DES COMMUNES

**COMITÉ SESSIONNEL
DES
CHEMINS DE FER ET DE
LA MARINE MARCHANDE**

que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES
Fascicule n° 5

Séances du mercredi 6 avril et du jeudi 7 avril 1949

**RAPPORT ANNUEL (1948) DES LIGNES AÉRIENNES
TRANS-CANADA**

**PROJET DE TRANSFERT DE BUREAUX PRINCIPAUX
D'EXPLOITATION ET DE PERSONNEL**

**RAPPORT DES VÉRIFICATEURS (1948) AU PARLE-
MENT SUR LES LIGNES AÉRIENNES
TRANS-CANADA**

TÉMOINS:

Le très hon. C. D. Howe, M.P., ministre du Commerce;
M. G. R. McGregor, président des Lignes aériennes Trans-Canada;
M. P. W. Bennett, de *George A. Touche and Co.*, vérificateurs.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.,
IMPRIMEUR DU ROI ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1949

COMITE PARLEMENTAIRE

DE

CHIMIE DES MINERAIRES

LA MARINE MARCHANDE

PROCES-VERBAUX

DE LA SEANCE DU 15 JANVIER 1902

PRESENTE PAR LE SECRETAIRE

LE SECRETAIRE

LE PRESIDENT

LE SECRETAIRE

LE SECRETAIRE

LE SECRETAIRE

PROCÈS-VERBAUX

SALLE 430, CHAMBRE DES COMMUNES,

mercredi 6 avril 1949.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, se réunit aujourd'hui à 4 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. S. M. Clark, président.

Présents: MM. Clark, Emmerson, Fulton, Hazen, Hlynka, Jackman, Maybank, McCulloch (*Pictou*), Miller, Moore, Mutch, Nicholson, Viau.

Aussi présents:

Du *ministère du Commerce*: le très hon. C. D. Howe, ministre.

Des *Lignes aériennes Trans-Canada*: M. G. R. McGregor, président; M. S. H. May, adjoint au contrôleur.

Du *ministère des Transports*: le commandant C. P. Edwards, sous-ministre pour l'Air; le vice-maréchal de l'Air A. T. Cowley, directeur des services aériens.

De *George A. Touche and Company*, vérificateurs: M. F. M. Stone.

Le Comité reprend l'étude ajournée de la question du transfert des bureaux principaux d'exploitation et du personnel des Lignes aériennes Trans-Canada, de Winnipeg à Montréal. MM. Howe et McGregor subissent un interrogatoire assez long à ce sujet.

Avant de terminer ladite étude et de se prononcer à ce sujet, le Comité juge bon d'examiner le rapport annuel des opérations des Lignes aériennes Trans-Canada en 1948, puis d'examiner la question de présenter une recommandation.

M. McGregor est appelé. Il donne lecture du rapport et on l'interroge à cet égard.

A 6 heures, le Comité s'ajourne au lendemain jeudi 7 avril, à 11 heures du matin.

SALLE 497, CHAMBRE DES COMMUNES,

jeudi 7 avril 1949.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle, se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin, sous la présidence de M. S. M. Clark, président.

Présents: MM. Clark, Emmerson, Fulton, Gibson (*Comox-Alberni*), Hlynka, Lockhart, Maybank, Miller, Moore, Mutch, Nicholson, Pouliot, Viau.

Aussi présents: Les mêmes personnes qu'à la séance précédente, sauf que M. P. W. Bennett remplace M. Stone comme représentant de *George A. Touche and Company*, vérificateurs.

Le Comité avait à continuer l'examen du rapport annuel des opérations des Lignes aériennes Trans-Canada en 1948.

Sur la motion de M. Maybank:

Résolu,—Que le Comité examine quelles recommandations il désirerait présenter, s'il y a lieu, à la Chambre sur la question du transfert de bureaux principaux d'exploitation et de personnel, de Winnipeg à Montréal.

Le Comité ordonne aux personnes qui n'en font pas partie de quitter la salle et il continue à siéger, à huis clos.

M. Maybank propose le vœu suivant:

Résolu,—Le Comité estime que les raisons alléguées en faveur du transfert de personnel de Winnipeg à Montréal ne sont pas convaincantes; qu'il convient de laisser la question en suspens pendant une année et qu'il faut nommer deux de ses membres chargés de rédiger un alinéa à insérer dans le rapport à la Chambre et exprimant comme il faut la teneur du présent vœu.

Après discussion de la chose, M. Nicholson propose de spécifier, en guise d'amendement au projet de vœu de M. Maybank, que ce projet serait déposé et étudié de nouveau à la prochaine session du Comité.

L'amendement de M. Nicholson est mis aux voix et rejeté.

Puis la motion de M. Maybank est mise aux voix et rejetée.

Le Comité convient de reprendre dans l'après-midi l'étude du rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada (1948) et du rapport des vérificateurs sur le bilan de ces Lignes pour l'exercice 1948.

A midi et demie, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures.

Le secrétaire du Comité,

ANTOINE CHASSÉ.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 4 heures, sous la présidence de M. S. M. Clark, président.

Présents: MM. Clark, Emmerson, Fulton, Hlynka, Lockhart, Maybank, Miller, Moore, Mutch, Nicholson, Viau.

Aussi présents: le très hon. C. D. Howe et MM. McGregor, May, Ewards, Cowley et Bennett.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel des opérations des Lignes aériennes Trans-Canada en 1948.

L'interrogatoire de M. McGregor continue.

Le rapport annuel est adopté, sur la motion de M. Nicholson.

Le Comité continue d'étudier le rapport des vérificateurs sur le bilan des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice 1948.

On appelle M. Bennett et on lui pose des questions.

Sur proposition de M. Maybank, le rapport des vérificateurs est adopté.

Les témoins sont congédiés.

A 5 heures 45, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à la discrétion du président.

Le secrétaire intérimaire du Comité,

A. L. BURGESS.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

le 6 avril 1949.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande se réunit aujourd'hui à 4 heures, sous la présidence de M. S. M. Clark, président.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Nous avons discuté, dans les deux dernières séances, l'état de choses existant à Winnipeg. Voulez-vous aborder aujourd'hui l'étude du rapport?

M. MILLER: Monsieur le président, je voudrais finir de discuter une question avec M. McGregor. Vous avez dit, monsieur McGregor, qu'un vœu a été adopté, une manière de vœu indirect portant uniquement sur la prise à bail de locaux pour les bureaux d'Air-Canada à Montréal. La teneur de ce vœu est-elle versée au compte rendu, avec les noms des personnes présentes et ceux de l'auteur et du parrain de la proposition?

M. MCGREGOR: J'ai le numéro donné à la proposition au procès-verbal et la date de l'assemblée du conseil d'administration qui l'a adoptée, mais les noms de l'auteur et du parrain ne sont pas consignés au procès-verbal et je ne les ai pas.

M. MILLER: Qui assistait à l'assemblée?

M. MCGREGOR: Le conseil d'administration d'Air-Canada, au complet.

M. MILLER: J'aimerais avoir les noms des personnes présentes, la date du vœu et les termes de celui-ci.

M. MCGREGOR: Il s'agit du vœu portant le numéro 1004 au procès-verbal, vœu adopté à une assemblée du conseil d'administration des Lignes aériennes Trans-Canada, tenue à Montréal le 25 novembre 1948; il approuve la prise à bail des troisième et quatrième étages de l'édifice de l'Aviation internationale, à Montréal, destinés à l'installation des bureaux de la compagnie. Je suis sûr de ne pas me tromper quand je dis que le conseil était là au complet. Il se compose de MM. Gagnon, Northey, Symington, Vaughan, Herring, du commandant Edwards et de moi-même.

M. MILLER: Rien dans ce vœu n'approuvait directement le transfert de Winnipeg à Montréal? Il s'agissait seulement de cette prise à bail?

M. MCGREGOR: Oui, pour autant que je sache. Je n'ai pas parcouru tous les procès-verbaux des assemblées du conseil tenues depuis trois ans, en vue de découvrir ce renseignement, mais je ne connais aucun vœu du conseil portant spécifiquement sur ce point.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le moment, messieurs, de mettre la question du rapport sur le tapis?

M. FULTON: J'ai une ou deux choses à demander à M. McGregor au sujet du mémoire qu'il a déposé hier. L'alinéa b) de la page 4 expose quelques-unes des raisons pour lesquelles on estime préférable de faire transférer les bureaux principaux d'exploitation à Montréal. L'une de ces raisons est que les bureaux des dirigeants des chemins de fer Nationaux du Canada, hommes

qui consacrent une partie de leur temps à Air-Canada, se trouvent à Montréal. N'est-il pas vrai que les fonctions de ces dirigeants, dans la mesure où elles s'exercent sur la direction d'Air-Canada, sont toutes d'ordre simplement administratif?

M. MCGREGOR: Non, les quatre fonctions mentionnées dans la première partie du mémoire (comptabilité, finance et assurance, contentieux et santé) ont chacune une portée directe sur Air-Canada.

M. FULTON: C'est ce que je voulais dire par "d'ordre simplement administratif".

M. MCGREGOR: Oh! oui, mais ces dirigeants exercent une administration directe sur Air-Canada. Ils ne sont pas de simples conseillers.

M. FULTON: Mais il s'agit bien du service administratif de la compagnie, non du service d'exploitation?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. FULTON: Deuxième question: sur la même page, le mémoire énumère les facteurs qui militent en faveur du transfert à Montréal. Je vous le demande très sérieusement; ne voulez-vous pas admettre que votre mémoire omet certains facteurs très importants, je dirais supplémentaires, qu'on pourrait faire valoir à l'appui du maintien des bureaux d'Air-Canada à Winnipeg, ou de leur transfert à Winnipeg?

M. MCGREGOR: Je n'ai pas conscience d'en avoir omis aucun. Si vous avez quelque suggestion à faire...

M. FULTON: Très bien, voici ce que je sou mets à votre critique. Ne pensez-vous pas que Winnipeg soit plus proche du centre géographique d'exploitation ?

M. MCGREGOR: Non, je ne le pense pas.

M. FULTON: Je pense au nombre de milles aériens couverts par les avions sur les différentes routes d'Air-Canada. En avez-vous tenu compte? Je crois que la prépondérance en cette matière est décidément en faveur du centre géographique du Canada.

M. MCGREGOR: Cela dépend de la saison. Les avions de notre service transcontinental survolent le Canada deux fois par jour, c'est-à-dire qu'ils desservent les points entre Montréal et Vancouver. A présent, nos avions survolent l'Atlantique quatre fois par semaine. A la fin du mois, il y aura une envolée transatlantique journalière et au 1^{er} juin deux envolées journalières, sans compter plusieurs envolées mensuelles d'avions nolisés.

M. FULTON: Mais, d'après les chiffres en milles de vol, les plus longs trajets ne sont-ils pas parcourus au Canada?

M. MCGREGOR: Le service transcontinental compte un plus grand nombre de milles de vol, mais le centre de gravité du trafic n'est pas à Winnipeg.

M. FULTON: Mais il est plus proche de Winnipeg que de Montréal?

M. MCGREGOR: Non, je crois qu'il est même à l'est de Montréal.

M. MAYBANK: M. Fulton ne parle-t-il pas du nombre de milles de vol transcontinental, tandis que vous parlez du nombre de milles couverts sur le continent et sur l'océan, entre Vancouver et les îles Britanniques?

M. MCGREGOR: Non, monsieur Maybank. Je crois que nous voulons parler du nombre total de milles parcourus par les avions des deux compagnies d'Air-Canada.

Le très hon. M. HOWE: La carte qui se trouve au milieu du rapport donne une très bonne idée du nombre de milles.

M. FULTON: Elle donne une très bonne idée de la longueur en milles de chaque route, mais j'ai idée que, compte tenu du facteur du nombre des envolées par route, on trouve que le service transcontinental accuse un plus grand nombre de milles de vol que celui d'outre-mer et que Winnipeg est plus proche que Montréal du centre de gravité du trafic.

M. MCGREGOR: Même si l'on tient compte non seulement de la longueur des routes mais aussi du nombre des envolées, seulement sur les deux lignes principales dont l'une, la transatlantique, est plus longue de 1,000 milles que l'autre, la transcontinentale, et si l'on relève que durant l'été le nombre des envolées est le même en direction de l'est qu'en direction de l'ouest de Montréal, je continue à soutenir que le centre de gravité du trafic est situé à l'est de Montréal.

M. FULTON: Des chiffres nous ont été présentés dans le mémoire, mais je suppose que, tout simplement, vous ne les acceptez pas?

M. MCGREGOR: Parlez-vous des chiffres de mon propre mémoire?

M. FULTON: Non, des chiffres du mémoire de la délégation du Manitoba.

M. MCGREGOR: Beaucoup des chiffres de ce dernier sont inacceptables pour moi.

M. FULTON: Il y a un autre facteur à considérer, d'ordre hypothétique: est-il à présumer qu'Air-Canada penserait à établir une ligne transpacifique, ou rejetterait-elle cette idée pour toujours?

M. MCGREGOR: Disons qu'on l'a rejetée pour nous. Nous n'avons aucun intérêt à établir une telle ligne.

M. FULTON: Et vous n'envisagez rien de tel, quelque grande que puisse être l'expansion prise par Air-Canada?

M. MCGREGOR: Au cas où la compagnie prendrait une expansion d'une envergure imprévisible, il se pourrait que nous demandions la permission d'établir une ligne, mais rien ne semble faire prévoir qu'un tel événement arrivera durant la vie de beaucoup d'entre nous présents.

M. FULTON: Cette déclaration est très remarquable, car vous hésitez à affirmer catégoriquement qu'aucun autre membre du personnel ne serait transféré de Winnipeg à Montréal, mais vous semblez être plus catégorique aujourd'hui, quand vous dites que la compagnie ne pensera jamais à établir une ligne transpacifique.

M. MCGREGOR: J'étais bien disposé à faire le plus de concessions possible au sujet de la continuation du transfert. Je précise ce point, comme je l'ai déjà fait par deux fois, sans savoir si nous avons sous la main le compte rendu des débats d'hier.

M. FULTON: Mais vous prenez soin de dire dans votre mémoire... mais je ne veux pas vous attribuer des déclarations et je préfère me servir des termes exacts de votre mémoire.

M. MAYBANK: L'avant-dernier alinéa.

M. FULTON: Près de la fin, je sais.

M. MCGREGOR: A la page 9.

M. FULTON: Oui, le troisième alinéa à partir du bas de la page. Je cite: "Il est évidemment impossible de prévoir, de longues années à l'avance, ce

qui arrivera exactement dans un tel cas, mais on peut déclarer, comme on l'a déjà fait clairement, que ni le conseil d'administration ni la direction n'imaginent qu'il puisse être établi un jour qu'il soit financièrement avantageux de déplacer de Winnipeg quelque fonctionnaire d'Air-Canada non compris dans le transfert mentionné au mémoire".

Vous vous échappez par la tangente en disant qu'il est impossible de prévoir, de longues années à l'avance, ce qui arrivera exactement.

M. MCGREGOR: Je veux parler de dix ou quinze ans à l'avance.

M. FULTON: Je vous ai demandé d'envisager les événements aussi longtemps à l'avance, à propos de la ligne transpacifique. Ne voulez-vous pas le faire?

M. MCGREGOR: Non, et cela pour deux raisons. D'abord, ce serait contraire à la ligne de conduite déclarée et actuelle du gouvernement. Ensuite, je crois que deux lignes aériennes suffiront à assurer le service de transport entre le Canada et l'Orient, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, pendant toute la durée probable de la vie de chacun de nous.

M. FULTON: Je me rends compte, monsieur McGregor, que vous n'êtes pas autorisé à parler au nom du gouvernement, mais je ne saurais accepter vos conclusions et j'espère qu'un jour ou l'autre Air-Canada s'intéressera de nouveau aux voyages transpacifiques.

M. MCGREGOR: C'est affaire d'opinion, mais il y a deux lignes aériennes assurant le service transatlantique et je n'aimerais pas qu'il y en ait une troisième transportant des passagers entre le Canada et le Royaume-Uni.

M. FULTON: Mais vous êtes en train d'améliorer le service jusqu'à avoir une envolée quotidienne.

M. MCGREGOR: C'est exact, et la chose pourrait se produire aussi dans le cas des avions transpacifiques.

M. FULTON: Cependant, il s'agit de conjectures sur l'avenir.

Je vous demanderai encore ceci: n'estimez-vous pas qu'il est indéniablement possible d'étendre grandement votre trafic vers le nord-ouest du Canada?

M. MCGREGOR: Air-Canada ne peut pas desservir cet itinéraire. Vous voulez parler de l'itinéraire Edmonton-Whitehorse?

M. FULTON: Oui.

M. MCGREGOR: Une ligne aérienne et une autre des États-Unis y jouissent déjà d'un privilège.

M. FULTON: S'agit-il d'un embranchement?

M. MCGREGOR: D'une ligne directe avec l'Orient.

M. FULTON: Non, je veux parler d'un service avec le nord-ouest du Canada, non d'un service direct avec l'Orient. Au nord et à l'ouest d'Edmonton, une énorme partie du Canada est en train d'être mise en valeur.

Le très hon. M. HOWE: Le gouvernement a accordé un privilège aux C.P.A. Il n'en accorde pas deux. Il ne s'agit pas pour Air-Canada de choisir l'itinéraire qu'elle veut, mais d'accepter l'itinéraire fixé par le gouvernement.

M. FULTON: Les C.P.A. n'ont pas le droit d'assurer un service transcontinental.

Le très hon. M. HOWE: Air-Canada n'a pas le droit d'assurer un service parallèle à celui des C.P.A.

M. FULTON: C'est ce qu'elle fait entre Vancouver et Calgary.

M. MCGREGOR: Non à titre de ligne rivale.

Le très hon. M. HOWE: Non.

M. FULTON: Cela pourrait revenir à dire que le service auquel je pense ne fera pas concurrence à d'autres. Cependant, si l'on tient compte des possibilités d'expansion du Nord-Ouest, il est certain que les gens de ce territoire désireront à l'avenir qu'une ligne transcanadienne le desserve. Il ne s'agirait pas d'un service ambulante des localités, mais d'un service transcanadien et il est probable, je pense, que ces gens réclameront qu'Air-Canada desserve leur territoire.

Cette question prête peut-être à controverse, mais je pense que, tout comme le gouvernement a changé de temps à autre sa ligne de conduite, on marchera peu à peu dans la direction de la situation que je viens d'indiquer. Ce serait, à mon avis, un autre argument contre le transfert à Montréal, vu que, si la situation se réalisait, l'exploitation de la ligne s'éloignerait d'autant de Montréal.

M. MCGREGOR: En tenant compte du chiffre de la population et du volume de développement qui devrait s'effectuer, j'incline à penser qu'il est beaucoup plus probable que l'expansion à prévoir de la route de l'est s'annonce bien plus rapprochée.

M. FULTON: Je dois me déclarer satisfait de votre réponse, mais je ne l'admets pas.

A moins que vous n'ayez déjà fait des commentaires sur la source des chiffres relatifs à la densité du trafic (et je ne veux répéter aucune de vos paroles d'hier), je voudrais vous demander ce que vous en pensez. Les chiffres donnés au mémoire de la délégation du Manitoba et ceux donnés dans votre mémoire sont en désaccord absolu.

M. MCGREGOR: Je pourrais dire, en guise de réponse, que les chiffres de mon mémoire sont puisés de notre statistique du trafic pour 1948, mais j'ignore où la délégation du Manitoba a puisé ses chiffres.

M. MILLER: Les chiffres des deux mémoires couvrent-ils le même territoire?

M. MCGREGOR: Non, pas tout à fait. Mon mémoire mentionne les régions et les lieux auxquels se rapportent les chiffres, ce que l'autre mémoire ne fait pas, je crois. On pourrait les comparer sur un point où le mémoire du Manitoba s'écarte des réalités, quand il compare la région de l'Est et celle de l'Ouest au point de vue du nombre des passagers transportés, et laisse entièrement de côté la région centrale où le trafic-passagers est le plus dense.

M. FULTON: Qu'appellez-vous la région centrale?

M. MCGREGOR: Celle qui s'étend de la tête des Grands lacs jusqu'à Ottawa.

M. FULTON: Est-elle, selon vous, plus proche de Montréal que de Winnipeg?

M. MCGREGOR: Non, j'ai dit que les chiffres donnés dans le mémoire du Manitoba ne tiennent pas compte des chiffres du trafic dans la région centrale.

M. MUTCH: La différence principale entre les deux mémoires est que celui du Manitoba décompose les chiffres à Toronto, tandis que vous décomposez les vôtres à London.

M. MCGREGOR: Non, M. Mutch, je crois que le mémoire du Manitoba les décompose à Montréal plutôt qu'à Toronto, ville qui n'est pas comprise dans ces chiffres.

M. FULTON: A cet égard, votre mémoire donne les chiffres relatifs à Toronto-ouest et à Toronto-est. Le revenu, aéroport non comprise, est d'environ \$5,750,000 pour Toronto-ouest, et de \$2,400,000 pour Toronto-est.

M. MCGREGOR: Je crois que le mot "environ" est le nœud de l'affaire. Mes chiffres sont tirés de la statistique réelle d'exploitation pour 1948.

M. MUTCH: Vos chiffres se basent sur London plutôt que sur Toronto, comme point divisionnaire; ils comprennent le trafic de cette partie du sud de l'Ontario qui est située à l'ouest de Toronto.

M. MCGREGOR: Ils comprennent seulement Toronto.

M. FULTON: A la page 8 du mémoire du Manitoba, on lit ceci: "D'après nos renseignements, le nombre moyen, pour 1948, de passagers montés à bord d'avions pour la région de l'Ouest (Winnipeg et points à l'ouest) a été de 660·8 par jour; pour la région de l'Est (Montréal et points à l'est), ce nombre a été de 307·4 passagers par jour."

Il est probable, je suppose, que votre déclaration se fonde sur ces chiffres.

M. MCGREGOR: C'est le point que j'ai mentionné.

M. FULTON: Puis nous arrivons à la région centrale. Quelles sont ses limites, selon vous?

M. MCGREGOR: Elle s'étend de la tête des Grands lacs à Ottawa, y compris.

M. FULTON: Et vous dites que cette région est celle où le trafic-passagers est le plus dense. Je pense que, si vous jetez un coup d'œil sur la carte, vous m'accorderez qu'elle est divisée?

M. MCGREGOR: Près de 80 p. 100 du volume du trafic de la région provient de Toronto.

M. FULTON: Ainsi les chiffres varient réellement d'après la façon de répartir les chargements de Toronto?

M. MCGREGOR: Dans une forte mesure.

M. FULTON: Je crois donc que si l'on divise Toronto d'une manière égale, le résultat serait que le trafic de la région à l'ouest de Toronto l'emporterait de beaucoup.

M. MCGREGOR: Si l'on divise Toronto d'une manière égale?

M. FULTON: Oui, si l'on porte la moitié du trafic de Toronto au crédit de Winnipeg et l'autre moitié, au crédit de Montréal.

M. MCGREGOR: Je ne le crois pas. De toute manière, cette ville est éloignée de 330 milles de Montréal et de 900 milles de Winnipeg.

M. FULTON: Je ne me sers pas de cet argument au petit bonheur, car on déclare d'une part que Winnipeg est le centre de gravité du trafic. Vous opposez-vous à ce qu'une partie du trafic de cette région centrale soit mise au crédit de Winnipeg? Il est certain que je tends à m'opposer à ce que Montréal profite d'une telle inclusion.

Le très hon. M. HOWE: Si Winnipeg était le centre de gravité, on s'attendrait à un équilibre des revenus des billets vendus pour des points à l'ouest de Winnipeg et de ceux vendus pour des points à l'est. Ne serait-ce pas juste?

M. FULTON: Pas nécessairement.

Le très hon. M. HOWE: Qu'est-ce qui sert à établir le centre de gravité?

M. MUTCH: Peut-être les revenus.

M. FULTON: Oui, y compris ceux tirés du courrier.

Le très hon. M. HOWE: Aimeriez-vous que nous vous donnions ces chiffres? Je crois que nous pouvons le faire immédiatement et qu'on trouverait que le taux du trafic de Toronto en direction de l'ouest est d'environ 20 p. 100 et celui en direction de l'est, de 80 p. 100.

M. MUTCH: Le revenu moyen de la vente des billets à Winnipeg serait considérablement plus fort.

Le très hon. M. HOWE: Oui, mais dans ce cas nous exprimons les chiffres en dollars. Voudriez-vous les obtenir pour nous?

M. MCGREGOR: Oui, mais la balance pencherait fortement en faveur de la compagnie, parce qu'au lieu d'avoir une seule région, elle en a deux, celle du Centre et celle de l'Est, sans compter celle de l'Atlantique.

Le très hon. M. HOWE: Diriez-vous que 80 p. 100 pour l'est et 20 p. 100 pour l'ouest sont des taux estimatifs équitables?

M. MCGREGOR: Peut-être que 75 p. 100 et 25 p. 100 sont des estimations équitables. J'ai pris le point de London comme bonne ligne de partage, parce que, à l'exception de la tête des Grands lacs, un très faible trafic part de là vers l'ouest jusqu'à Winnipeg. Sault-Sainte-Marie, London elle-même et Windsor ne sont pas les points de départ d'un trafic très dense. Je peux facilement obtenir les taux demandés, mais je vous assure qu'ils sont d'environ 75 p. 100 et 25 p. 100.

M. MUTCH: A la page 7, alinéa 3 de votre mémoire, vous écrivez: "Les trois villes très rapprochées de Toronto, Ottawa et Montréal fournissent maintenant 31 p. 100 du total du trafic-passagers de la compagnie et perçoivent à elles trois 40 p. 100 de son revenu total du trafic-passagers payants". Ce chiffre laisserait 69 p. 100 du revenu pour les provinces Maritimes et l'Ouest?

M. MCGREGOR: Et le reste de la région Centrale.

M. MUTCH: Quel est ce reste?

M. MCGREGOR: New-York, Chicago, Cleveland, Windsor, Kapuskasing...

M. MUTCH: Assez, assez.

M. FULTON: Je remarque qu'à l'alinéa 4 de la même page vous dites que les lignes de la compagnie à l'est de London (Ontario) obtiennent 52 p. 100 du total des passagers et perçoivent 60 p. 100 du revenu du trafic-passagers.

Même si l'on adopte votre ligne de partage, le taux obtenu dépasse seulement de 2 p. 100 la moitié du total.

M. MCGREGOR: Du total des passagers?

M. FULTON: Oui, je m'occupe seulement d'eux à présent. Votre ligne d'outre-mer, celle de Montréal à Londres, n'obtient certainement pas un trafic-passagers très dense?

M. MCGREGOR: Elle transporte environ 100 passagers par jour au plus fort de la saison et en a transporté 32,821 en 1948.

Le très hon. M. HOWE: Cela veut dire un revenu de 10 millions, soit un tiers du revenu tiré des passagers par le réseau.

M. FULTON: La ligne d'outre-mer a perdu aussi plus que la ligne transcontinentale.

Le très hon. M. HOWE: Leurs pertes sont à peu près les mêmes.

M. MUTCH: Ce chiffre inclut-il les revenus des passages en avions nolisés?

Le très hon. M. HOWE: Les pertes subies par cette ligne sont une raison de plus justifiant qu'on s'en préoccupe davantage.

M. MAYBANK: Pourriez-vous le faire si le bureau principal était situé à Montréal?

Le très hon. M. HOWE: Oui, monsieur.

M. FULTON: Je ne suis pas si sûr que l'existence de ces pertes fournisse un argument en faveur du transfert des bureaux principaux à Montréal. La ligne d'outre-mer n'est pas réellement une entreprise payante et nous ne devrions donc pas causer un tort au service transcontinental.

Le très hon. M. HOWE: Dans un tel cas, nous devrions faire de deux choses l'une: ou nous en défaire ou nous en préoccuper davantage de manière à la rendre payante.

M. FULTON: Je vous l'accorde pleinement, mais à la condition que d'autres lignes n'en souffrent pas.

Le très hon. M. HOWE: Avez-vous une carte du réseau devant vous?

M. FULTON: Oui.

Le très hon. M. HOWE: Voyez-vous où se trouve Winnipeg?

M. FULTON: Oui.

Le très hon. M. HOWE: Croyez-vous qu'elle se trouve au centre?

M. FULTON: Non d'après le dessin des lignes aériennes, qui comprend les lignes d'outre-mer.

Le très hon. M. HOWE: Nous devons exploiter les lignes d'outre-mer.

M. FULTON: Vous avez soit à exploiter soit à abandonner cette entreprise.

Le très hon. M. HOWE: Proposez-vous que nous l'abandonnions?

M. FULTON: Non monsieur. J'essaie de nourrir une discussion sur le point de savoir s'il est prudent de transférer vos bureaux principaux à Montréal, alléguant à l'appui que vous seriez mieux à même de vous occuper d'une entreprise qui ne rapporte pas. Je me demande s'il est prudent de porter préjudice à une entreprise payante d'Air-Canada, qui vise à remplir le but pour lequel Air-Canada a été fondée, à savoir fournir aux Canadiens un service transcanadien, non pas un service transocéanique ni un service de transport aux Bermudes pour les rares Canadiens qui peuvent s'offrir ce luxe.

Le très hon. M. HOWE: Il faut tenir compte de certaines autres réalités à propos de la ligne des Bermudes. Quand le volume du trafic y est suffisant, on met en service un plus grand nombre d'avions. La ligne n'a rien d'exceptionnel et d'ailleurs nous nous efforçons d'augmenter le chiffre canadien des affaires faites avec les Bermudes.

M. MILLER: Vous avez dit, monsieur McGregor, aussi bien que vous le pouviez, qu'on n'avait nulle intention de transférer d'autres membres du personnel de Winnipeg à Montréal?

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. MILLER: Puis-je vous demander quelle promesse vous pouvez nous donner comme quoi cette décision liera à l'avenir tout conseil d'administration de la compagnie ou tout gouvernement?

Le très hon. M. HOWE: Nous pouvons la rendre obligatoire à peu près dans la mesure où le gouvernement pourra l'imposer au prochain Parlement.

M. MILLER: Exactement. Ne feriez-vous pas la même réponse, monsieur McGregor?

M. MCGREGOR: Certainement. C'est pourquoi j'ai dit qu'il est impossible de prévoir des événements très lointains, mais considérant l'âge et les forces physiques des membres actuels du conseil d'administration, je ne prévois pas de grands changements dans la composition du conseil et aussi longtemps que sa composition restera la même, je prévois qu'il s'en tiendra sans doute à sa ligne de conduite.

M. MILLER: Insinuez-vous que le gouvernement devrait changer d'avis?

M. MCGREGOR: Oh! non, pas du tout.

M. MAYBANK: Au cours de la discussion, vous avez toujours omis de dire qu'on ne retirerait pas graduellement le personnel de Winnipeg. Vous comprenez, vu que vos bureaux principaux sont concentrés à Montréal, il me semble que vous tendrez presque inévitablement à attirer et à faire entrer un plus grand nombre de personnes dans ces services centralisés. Selon moi, vous accroîtrez presque sûrement ce personnel et il est certain que vous n'avez pas affirmé carrément le contraire, bien qu'évidemment on ne vous ait demandé aucune assurance précise à ce sujet.

M. MCGREGOR: Monsieur Maybank, je ne sais vraiment pas comment je pourrais m'expliquer plus clairement, à moins d'essayer de me faire passer pour un prophète ayant la clairvoyance de l'avenir.

M. MAYBANK: Vos paroles semblent le suggérer.

M. MCGREGOR: Pas du tout. Je n'ai rien dit de semblable.

M. MAYBANK: Non, en effet, mais vous avez clairement pensé qu'un tel transfert ne se produirait pas?

M. MCGREGOR: C'est bien exact.

M. MAYBANK: Comment pouvons-nous être assurés qu'on n'escamotera pas peu à peu du personnel à Winnipeg pour l'envoyer à Montréal, dont les services centralisés sont plus commodes? Pouvez-vous nous l'affirmer plus nettement que vous ne l'avez fait hier?

M. MCGREGOR: Je peux seulement répéter ce que j'ai dit hier: je serais étonné si le nombre d'employés d'Air-Canada à Winnipeg n'avancait pas au lieu de reculer.

M. MAYBANK: Oui, je le comprends, mais vous pensiez probablement que cette avance serait le résultat, non de transferts à Winnipeg, mais du développement à prévoir du réseau.

M. MCGREGOR: Non, pas tout à fait.

M. MAYBANK: De toute manière, ne retirerait-on pas graduellement le personnel qui est maintenant en fonctions à Winnipeg?

M. MCGREGOR: Non.

M. MAYBANK: Vous pensiez vaguement que le nombre des employés à Winnipeg augmenterait, au lieu de continuer à être réduit, par suite de ce qu'on est en train de faire aujourd'hui.

M. MCGREGOR: C'est exact.

M. MAYBANK: Je répéterai maintenant ce que j'ai déjà dit: je crains qu'on n'escamote graduellement et régulièrement du personnel à Winnipeg. Somme toute, les bureaux principaux sont situés à Montréal et je ne sais pas comment

vous pouvez nous assurer que cet escamotage n'aura pas lieu, car c'est toujours là ce qui arrive quand on désire enlever des services afin de les rassembler dans un point central. Si vous pouvez nous en répondre, pourquoi ne le faites-vous pas?

M. MCGREGOR: Je connais l'existence de cette crainte et j'en suis très fâché, mais je suis fermement et sincèrement convaincu qu'elle est sans fondement et je ne sais comment je pourrais rendre mon affirmation plus claire.

M. MAYBANK: Vous pourriez par exemple promettre personnellement qu'il n'y aura pas de transfert.

M. MCGREGOR: Je ne peux engager la parole ni du gouvernement ni du conseil d'administration d'Air-Canada, pour obéir à votre suggestion, mais je dirai que celle-ci ressemble un petit peu à la tactique de sergents qui s'insinuent dans un mess d'officiers et je ne vois rien qui la justifie.

M. HAZEN: Comme président d'Air-Canada, estimez-vous qu'aucune délégation provinciale n'a le droit de comparaître devant le présent Comité afin de présenter ses vues, quand elle juge qu'une telle présentation sert au mieux les intérêts de toutes les parties, y compris Air-Canada?

M. MCGREGOR: J'estime que votre question est un peu trop théorique, en ce qui me concerne.

M. HAZEN: Je ne le crois pas. Je vous demande, vu le mémoire transmis hier au Comité et signé par vous...

M. MCGREGOR: Je n'y parle pas de ce droit de comparution.

Le très hon. M. HOWE: Je crois que M. McGregor n'a pas de commentaires à faire sur ce mémoire, aussi longtemps que celui-ci n'est pas présenté dans les règles au Comité.

M. HAZEN: Il est signé par M. McGregor.

Le très hon. M. HOWE: Donnez-vous tort au gouvernement quand il nomme un conseil chargé d'administrer Air-Canada?

M. HAZEN: Ce n'est pas à vous de me poser ici des questions, c'est moi qui en pose.

Le très hon. M. HOWE: C'est votre privilège.

M. HAZEN: Je viens de poser une question à M. McGregor et je crois avoir le droit de recevoir une réponse.

Le très hon. M. HOWE: La réponse demandée est l'affaire du Comité. M. McGregor n'a rien à faire avec la direction du Comité. Vous feriez mieux d'adresser votre question au président.

M. HAZEN: J'ai demandé à M. McGregor si, à titre de président d'Air-Canada et vu le mémoire qui nous a été remis, il estime qu'aucune délégation provinciale n'a le droit de comparaître devant le Comité et de présenter ses vues, au cas où elle juge que les intérêts de sa province sont en train d'être compromis, et que la délégation ne devrait rien faire pour appeler l'attention sur l'examen de son point de vue.

Le très hon. M. HOWE: A mon avis, M. McGregor ne devrait pas répondre à cette question.

M. HAZEN: S'il refuse de répondre à cette question, je lui en poserai une autre: regardez-vous le mémoire que je tiens à la main et qui a été présenté au Comité par une délégation de la province du Manitoba, comme un document

signé ou présenté par un petit groupe d'agitateurs seulement? Je puis dire qu'il a été présenté au nom de la Province du Manitoba, la ville de Winnipeg et dix-neuf associations...

Le très hon. M. HOWE: Il est évident que M. McGregor croit...

M. HAZEN: ...de Winnipeg?

M. MCGREGOR: Je n'aime pas l'emploi du mot "seulement", ni du qualificatif "petit", ni qu'on parle d'un groupe d'agitateurs signant un document. Je crois savoir (et à vrai dire il s'agit uniquement d'une opinion personnelle) que la Chambre de Commerce de Winnipeg, qui je crois a été le principal promoteur de cette agitation, si vous voulez parler d'agitation, n'a pas même voté à ce sujet.

M. HAZEN: Mais le premier ministre du Manitoba est ici en personne devant le Comité.

M. MAYBANK: Creusons un peu plus les choses. Je voulais rester à l'écart de cette discussion, mais en face de l'attitude qui est sur le point d'être adoptée, nous ferions mieux de creuser un peu plus. Pourquoi le premier ministre est-il venu à Ottawa? Essayez-vous d'insinuer dans l'esprit du Comité que le premier ministre et les représentants de la Chambre de Commerce et des bureaux de commerce n'auraient pas le droit de comparaître ici?

M. MCGREGOR: Certainement pas.

M. MAYBANK: Dans ce cas, que voulez-vous dire au juste en disant que la Chambre de Commerce de Winnipeg a été (n'est-ce pas votre expression?) le principal promoteur de l'agitation?

M. MCGREGOR: Qu'elle a lancé le mouvement de protestation qui était mis sur pied.

M. MAYBANK: Est-ce un mouvement le moins du monde condamnable?

M. MCGREGOR: Pas du tout. Je ne veux pas dire cela.

M. MAYBANK: Avez-vous visé à insinuer par vos paroles que l'une ou l'autre des personnes venues ici se trouvaient sous la coupe ou sous la direction injuste du bureau de commerce, de la Chambre de Commerce ou d'un groupe particulier?

M. MCGREGOR: Je n'ai rien insinué de tel.

M. MAYBANK: Pensez-vous que tel ou tel mot de votre commentaire ait été employé mal à propos? Pensez-vous que ce soit important?

M. MCGREGOR: Je pense que c'est important.

M. MAYBANK: Voulez-vous dire que ces gens n'ont pas le droit de se dire représentants de leurs bureaux de commerce ou d'autres associations?

M. MCGREGOR: Non, M. Maybank.

M. MAYBANK: Vous n'aviez pas l'intention de vouloir le dire?

M. MCGREGOR: Je n'ai certainement pas voulu dire cela.

M. MAYBANK: Pourtant, vous l'avez dit, pour une raison ou pour une autre. Laquelle?

M. MCGREGOR: Afin d'approuver dans une certaine mesure une déclaration faite au sujet d'un petit groupe.

M. MAYBANK: Parce que la Chambre de Commerce n'a pas mis la question aux voix, il s'agirait à vos yeux d'une agitation due à un petit groupe?

M. MCGREGOR: On pourrait apparemment le déduire de ma déclaration.

M. MAYBANK: Je vous demande si vos paroles l'impliquaient.

M. MCGREGOR: Je pensais à l'effectif des groupes en cause.

M. MAYBANK: Je ne vous demande pas si vous saviez quel était l'effectif des associations, mais si l'on peut tirer une telle déduction de vos paroles.

M. MCGREGOR: Naturellement, je donnais quelque idée...

M. MAYBANK: Vous dites cela pour légitimer votre emploi du mot "petit" en rapport avec ces associations.

M. MCGREGOR: Je justifiais l'emploi fait de ce mot dans la question qu'on me posait.

M. MAYBANK: Est-ce le mot "petit" que vous avez employé?

M. MCGREGOR: Non, pas du tout.

M. MAYBANK: Oh! il s'agit là du mot employé dans la question que M. Hazen vous posait?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MAYBANK: Vous avez fait votre déclaration parce que vous étiez d'accord avec l'idée contenue dans le mot "petit"?

M. MCGREGOR: J'ai dit que, comme je croyais que la Chambre de Commerce de Winnipeg n'avait pas mis la question aux voix, cette omission légitimerait peut-être l'emploi du mot "petit".

M. MAYBANK: Voulez-vous faire comprendre qu'il s'agissait d'une agitation due à un petit groupe d'associations?

M. MCGREGOR: Non.

M. MAYBANK: Vraiment?

M. MCGREGOR: J'ignore absolument si le groupe était restreint ou vaste à l'origine.

M. MAYBANK: Vous n'en savez rien et, quelle que puisse être la situation actuelle, vous n'en savez pas davantage?

M. MCGREGOR: Non, je l'ignore absolument. Ce que je voulais dire, c'est que la Chambre de Commerce de Winnipeg a été le promoteur du mouvement.

M. MAYBANK: Il est évident qu'il doit y avoir eu un promoteur particulier; mais peu importe ce point; aviez-vous dans l'idée que vous vous trouviez au cours de ces jours derniers en face d'un mouvement d'ordre insignifiant?

M. MCGREGOR: Non, pas du tout.

M. MAYBANK: Vous en êtes bien certain?

M. MCGREGOR: Il ne pourrait guère en être autrement.

M. MAYBANK: Je le crois aussi; je n'avais pas le moins du monde l'intention de me mêler à une discussion du genre de celle tenue à présent; la seule raison qui m'y a incité, ce sont les renseignements donnés ou les observations faites en réponse à M. Hazen, et que j'estime méprisants.

M. MCGREGOR: Il est certain que, si l'on a découvert la moindre trace de mépris dans mes réponses à M. Hazen, on a travesti ma pensée.

M. MAYBANK: J'estimais à ce moment que le genre de questions en train d'être posées serait tel que je n'aurais pas à me mêler à la discussion.

Le très hon. M. Howe: Entendons-nous sur un point...

M. MAYBANK: Une minute, s'il vous plaît.

Le très hon. M. HOWE: Une minute à mon tour. Il s'agit ici d'un comité de la Chambre des communes et, comme dans le cas de tous les comités du Parlement, quiconque le désire peut demander à y comparaître et à y envoyer des représentants. Quant à M. McGregor, il comparaît ici à titre de témoin chargé spécialement de répondre aux questions en rapport avec Air-Canada.

M. MAYBANK: Quoi qu'il en soit, monsieur le président, j'estime que j'avais le droit de protester comme je l'ai fait contre l'attitude apparente adoptée en réponse à la question posée.

Le très hon. M. HOWE: Je crois qu'il s'agit pour nous de protéger le témoin.

M. MAYBANK: Oh! non, ce n'est pas le rôle du ministre ici, mais c'est le rôle du président. Cependant, j'ai fini de demander tout ce que je voulais à ce sujet. Je sais à quoi m'en tenir, mais je voudrais qu'on comprenne que, si je suis intervenu dans le débat, c'est parce que j'estimais que l'interprétation méprisante de certains mots employés avait fait dévier le débat de la voie du respect.

M. HAZEN: Monsieur le président, voici un mémoire présenté au Comité par plusieurs associations autorisées de personnes ayant à cœur le bien-être de leur province. Elles sont venues présenter un mémoire très bien composé, qu'on a traité à mots couverts de mesure d'agitateurs, chose des plus déplorables à mon avis.

M. MCGREGOR: Monsieur Hazen, j'ai simplement parlé de l'origine du mémoire et ne l'ai pas traité de mesure d'agitateurs. Si je n'ai pas employé le mot juste, je le regrette beaucoup, mais je n'en connais aucun autre qui veuille dire exactement le lancement d'une protestation contre une action de la compagnie, ce dont il s'agit ici. S'il convient de se servir d'un autre mot, je suis tout le premier disposé à retirer le mien. Mais j'affirme que je n'ai pas traité le mémoire de mesure d'agitateurs. Je ne l'ai pas vu avant hier matin.

M. HAZEN: Je n'ai qu'un mot à ajouter, monsieur le président. Il est très regrettable à mon avis qu'on ait saisi le Comité, comme on l'a fait, d'un tel mémoire qui porte les mots: "Réservé aux membres du Comité sessionnel sur les chemins de fer et la marine marchande, que l'État possède, exploite et contrôle". Pourquoi l'avez-vous distribué?

M. MCGREGOR: Parce que les membres sont les seules personnes qui s'y intéressent, n'est-ce pas, monsieur?

M. HAZEN: Tous nos débats sont consignés par les sténographes et imprimés au compte rendu; c'est pourquoi j'estime qu'il est très regrettable qu'on ait distribué ce mémoire.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, monsieur Hazen, c'est moi le fautif. Je crois que j'aurais dû d'abord en demander la permission au Comité. Je n'avais même pas jeté un coup d'œil sur le mémoire. M. McGregor a présenté un rapport pour le Comité et j'ai simplement dit au messenger de le distribuer. Je ne l'ai pas parcouru, mais j'aurais dû savoir qu'il était dans les règles de demander d'abord au Comité la permission de le distribuer. J'ignorais son contenu.

M. VIAU: Avez-vous vu le rapport signé par M. McGregor et intitulé: "Mémoire réservé aux membres du Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande, que l'État possède, exploite et contrôle", réponse au

mémoire présenté par les bureaux de commerce et les Chambres de Commerce de Winnipeg et de la province du Manitoba, dont les représentants ont comparu hier devant nous?

M. MCGREGOR: Je crois que vous faites une généralisation, n'est-ce pas?

M. VIAU: Vous dites qu'il n'y est pas parlé du mémoire du Manitoba. Vous aviez pleine connaissance de celui-ci et votre rapport a été présenté au Comité hier après-midi.

M. MCGREGOR: Oui, mais non quand on le préparait.

M. VIAU: La date de sa préparation n'est pas donnée. Il se peut qu'il ait été préparé après la présentation du mémoire.

M. MCGREGOR: Certainement pas.

M. FULTON: Je voudrais finir d'interroger au sujet des questions du centre de gravité du trafic et de l'opportunité de transférer les bureaux principaux à Montréal afin de mieux pouvoir diriger la ligne d'outre-mer. J'ai déclaré que le trafic de cette ligne était beaucoup plus dense que celui de la ligne transcanadienne. Le ministre a déclaré que cette densité était à peu près la même sur les deux lignes. Je constate, d'après la gestion générale donnée aux pages 7 et 12 du rapport annuel, qu'une baisse de plus de \$500,000 accusée en 1948 par rapport à 1947 par les Lignes aériennes Trans-Canada (services nord-américains) aboutit à un déficit d'un peu plus d'un million. Au contraire, le volume du trafic des lignes d'outre-mer a donné un excédent de plus d'un million, qui s'élève maintenant à \$1,350,000. Il s'agit donc d'une tendance nettement contraire.

M. MCGREGOR: Le ministre a déclaré que les deux montants étaient du même rang.

Le très hon. M. HOWE: Je croyais qu'ils s'élevaient tous deux à environ \$1,500,000. Je vois maintenant mon erreur et j'en fais mes excuses.

M. FULTON: Le point important, je crois, est que les revenus de l'une sont à la hausse et ceux de l'autre, à la baisse.

Le très hon. M. HOWE: Ne pensez-vous pas qu'il est préférable d'aborder l'étude du rapport, avant de commencer de discuter le bilan d'Air-Canada?

M. FULTON: Faisons-le, j'en suis d'accord, parce que je veux poser quelques questions là-dessus à M. McGregor. Ne pensez-vous pas, monsieur, qu'une personne, qu'elle vienne de Winnipeg ou de la Colombie-Britannique, puisse avoir un certain mérite (et comme je viens de l'Ouest, je me considère comme l'une de ces personnes) à estimer que cette ligne aérienne, créée en vue de fournir un service transecanadien pour les Canadiens, ne devrait pas compromettre les intérêts d'une vaste région par le transfert de ses bureaux à Montréal, en vue de pouvoir diriger une exploitation peu lucrative, pour la direction de laquelle la ligne n'a pas été fondée?

M. MCGREGOR: Ces personnes y auraient grand mérite. Ce n'est pas uniquement en vue de pouvoir diriger la ligne de l'Atlantique qu'on est en train d'opérer ce transfert, mais pour nombre d'autres raisons que j'ai effleurées. De concert avec mes collègues, j'ai consacré de nombreuses heures de travail journalier à chercher une seule chose: comment il serait possible d'exploiter les routes nord-américaines et les routes de l'Atlantique des Lignes aériennes Trans-Canada de la manière la plus économique et d'en tirer les plus grands bénéfices possibles dans les conditions existantes. Si je n'estimais pas que le transfert à Montréal est un pas vers ce but, je ne le préconiserais pas.

M. FULTON: Poursuivre ce but exige qu'on considère la situation des deux genres de routes ensemble. Je rétrécirai donc ma question à la suivante: Supposez que vous ayez seulement les routes nord-américaines à exploiter; n'est-il pas vrai que, si vous aviez seulement leur exploitation à considérer, quelques-uns des facteurs qui ont agi sur votre décision de transférer les bureaux à Montréal n'auraient plus de valeur réelle et qu'il serait à la fois tout à fait possible et plus logique de laisser les bureaux d'exploitation à Winnipeg?

M. MCGREGOR: Vu que la compagnie n'aurait pas à se creuser la tête au sujet de la ligne de l'Atlantique, les arguments avancés et les faits qui font pencher la balance en faveur du transfert perdraient de leur force.

M. FULTON: Il se semble qu'il est impossible de séparer complètement les deux examens, par exemple, la question de savoir si l'exploitation des routes nord-américaines est lucrative et celle de savoir s'il s'agit de transférer les bureaux d'exploitation de Winnipeg à Montréal. Je reviens à ma question, vu que vous m'accordez que les revenus des deux lignes sont à la hausse pour l'une et à la baisse pour l'autre.

M. MCGREGOR: Oui, pour deux périodes de sept mois, mais les prévisions de la ligne de l'Atlantique pour 1949 indiquent aussi une diminution du déficit.

M. FULTON: Vous allez augmenter le nombre des envolées?

M. MCGREGOR: J'ai dit quelle est l'augmentation de ce nombre prévue au cours des six prochaines semaines.

Le très hon. M. HOWE: Le nombre des envolées transatlantiques varie en fonction du trafic. L'année dernière, il y en avait trois par jour. Aujourd'hui, il y en a une tous les deux jours, à peu près. Il dépendra entièrement du volume du trafic que nous en ayons deux et que nous en inaugurons une troisième.

M. FULTON: Dans l'intérêt de la question que j'ai voulu mettre en discussion, je crois qu'il est préférable d'attendre jusqu'à ce que nous examinions le rapport annuel. J'espère vraiment qu'on ne prendra pas de décision sur ce point avant la fin de cet examen.

Le très hon. M. HOWE: Le Comité a-t-il le droit de prendre une décision sur ce point? Il a parfaitement le droit de décider de révoquer le président et le conseil d'administration, mais ceci fait, je crois que son rôle est fini, n'est-ce pas?

M. FULTON: Considérez qu'il s'agit d'une recommandation, si vous voulez, mais il faut que nous décidions si elle sera pour ou contre.

M. MUTCH: Le Comité a certainement le droit de se prononcer sur la validité ou l'invalidité de la thèse et il sera permis de le faire aussi longtemps que le Comité continuera à siéger. J'imagine qu'on reprendra plus ou moins le fil de cette discussion à propos du rapport annuel.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, aborder l'étude du rapport permettrait à M. Fulton de poser d'autres questions qui, à son avis, ont trait à ce point. M. Fulton a soulevé un point qui a trait au rapport, de sorte que M. McGregor, après avoir donné lecture de son rapport, pourrait peut-être nous fournir des explications en guise de réponse aux questions de M. Fulton. Ensuite, si les membres du Comité veulent poser à M. McGregor des questions sur l'autre point, je n'y verrai aucune objection.

M. FULTON: Je voulais simplement éviter que le passage de l'examen du mémoire à celui du rapport ne soit considéré comme signifiant la fin de la discussion sur le mémoire, car j'estime que l'un et l'autre sont trop étroitement apparentés pour qu'il soit permis d'agir ainsi.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il que M. McGregor nous donne maintenant lecture de son rapport, puis que nous ayons le droit de lui poser des questions au sujet de Winnipeg, si nous voulons?

M. MAYBANK: Plus encore, je ne veux même pas lui poser d'autres questions.

Le PRÉSIDENT: Monsieur McGregor, veuillez nous lire votre rapport, puis il nous sera permis de vous questionner au sujet du rapport et de tout ce qui concerne Winnipeg.

M. MCGREGOR: Monsieur le président, désirez-vous que je commence par la lecture du préambule ou par celle du détail?

Le très hon. M. HOWE: Je crois que vous feriez mieux de commencer par le commencement.

M. MCGREGOR:

PRÉAMBULE

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Montréal, le 10 mars 1949.

Monsieur le ministre du Commerce, à Ottawa.

Monsieur le Ministre,

Le Conseil d'administration a l'honneur de vous rendre compte des opérations des Lignes aériennes Trans-Canada pendant l'exercice 1948.

Les services aériens de la nation continuent de progresser. Bien qu'Air-Canada n'ait effectué que peu d'extensions aux itinéraires en deçà des frontières canadiennes, de nouveaux aéroports d'attache ont été inaugurés aux Antilles et aux Bermudes. La fréquence des envolées a augmenté entre plusieurs villes. Mil neuf cent quarante-huit a compté 2 millions de milles utiles de plus que 1947. Au Canada comme outre-mer, l'excellence du service fut accentuée par l'addition de vingt avions *North Star*.

Quoique le nombre des voyageurs ait excédé tous les chiffres depuis le début de notre organisation, nos lignes, et domestiques et d'outre-mer, ont dû consigner des déficits substantiels, en fonction de la hausse marquée du coût du matériel et de la main-d'œuvre—hausse qui a contre-balancé le revenu le plus élevé qui ait figuré jusqu'ici dans les annales de notre Société. Ces résultats contradictoires sont en grande partie imputables à l'emploi d'un nouvel effectif de quadrimoteurs. Le revenu brut plus élevé de 1948 est attribuable presque entièrement à l'augmentation du trafic-voyageurs, du courrier et de l'aérofret, et non pas à l'augmentation des tarifs de transport, sauf pour le tarif-voyageurs du service d'outre-mer.

Air-Canada a eu sa part des difficultés d'ordre économique qui, l'an dernier, ont entravé l'industrie des transports aériens et continuent d'être sérieuses.

D'autre part, il est indubitable que l'assiette financière d'Air-Canada est plus solide qu'en 1947. Le déficit relatif aux opérations domestiques fut réduit d'un tiers. Le revenu nord-américain (en dépit d'une hausse de frais de 30 p. 100) est augmenté de 36 p. 100. Les frais d'exploitation par mille-tonne de transport disponible, ont baissé de 10 p. 100. L'indice-personnel, par 10,000 mille-tonnes de transport vendable, dans tous les services, est tombé de 14 (décembre 1947) à 9 (décembre 1948). Tout laisse croire que ce mouvement favorable continuera, grâce à une surveillance étudiée des frais d'exploitation et à l'énergique encouragement publicitaire du trafic voyageurs-postes-marchandise.

On ne peut s'attendre à d'aussi heureux résultats en ce qui concerne les nouvelles opérations d'outre-mer. Dès l'inauguration de ces envolées, Air-Canada a dû faire face à des pertes d'exploitation, du reste prévues. Nous estimons cependant que notre décision est justifiée par les avantages qu'elle offre, directement et indirectement, à la nation tout entière, du fait même de l'existence de services aériens d'une si grande importance—avantages qui, regrettons-le, ne figurent pas au bilan de notre Société.

L'efficacité avec laquelle Air-Canada fut géré en 1948 est nettement démontrée par les chiffres qui suivent—chiffres dont chacun est étroitement relié à la progression économique du Canada.

Le transport-voyageurs a excédé de 27 p. 100 le total de 1947 (tous services).

Les mille-tonnes ont excédé de 106 p. 100 le total de 1947 (messageries et aérofret).

Air-Canada a inauguré le premier service régulier d'aéro-poste d'envergure nationale entrepris jusqu'ici en Amérique sans majoration de l'affranchissement.

L'emploi de 20 paquebots aériens *North Star* a augmenté de 60 p. 100 la capacité de transport, et établi un nouveau niveau de confort pour les voyageurs.

Air-Canada a réduit à 13 heures la durée de l'envolée transcontinentale Montréal-Vancouver.

M. MAYBANK: Ce sent quoi?

M. McGREGOR: Je crois que le chiffre était 17.

M. MAYBANK: 17?

M. McGREGOR: Oui.

Air-Canada a inauguré un service aérien Canada-Bermudes et Canada-Antilles.

Air-Canada a transporté de la Grande-Bretagne et du continent européen 6,000 nouveaux citoyens canadiens (c'est la plus importante immigration effectuée jusqu'ici par la voie aérienne).

Pendant les inondations en Colombie-Britannique, Air-Canada a transporté d'urgence, au-dessus des Rocheuses, 9,000 personnes et 600,000 livres d'articles essentiels.

M. FULTON: Allons-nous étudier le préambule et les détails séparément?

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous devrions laisser M. McGregor lire le texte entier, puis nous aborderons l'étude de la matière, page par page, si le Comité en convient.

M. McGREGOR:

DÉTAIL

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA
SERVICES NORD-AMÉRICAINS

<i>Gestion Générale</i>			Augmentation ou diminution	
	1948	1947	Montant	Pour-cent
Revenu d'exploitation	\$20,866,936	\$15,297,346	\$5,569,590	36
Frais d'exploitation (dépréciation non comprise)	19,249,971	14,845,672	4,404,299	30
Excédent du revenu sur les frais d'exploitation (compte non tenu de la dépréciation et de l'intérêt)	\$ 1,616,965	\$ 451,674		
Dépréciation	2,374,085	1,950,820	423,265	22
<i>Déficit d'exploitation</i> (compte tenu de la dépréciation).....	\$ 757,120	\$ 1,499,146		
Intérêt sur capitaux engagés	425,902	261,897	164,005	63
<i>Déficit</i>	\$ 1,183,022	\$ 1,761,043	\$ 578,021	33

Le revenu d'exploitation total fut de \$20,866,936, soit une augmentation de \$5,569,590, ou 36 p. 100 de plus que l'année précédente,—il atteste l'importance croissante d'Air-Canada dans le domaine des transports aériens. Sur cette somme, le trafic-voyageurs représente \$14,869,578, soit une augmentation de \$4,419,054, ou 42 p. 100. Le revenu-postes total fut de \$4,648,775, soit une augmentation de \$840,578, ou 22 p. 100. Le revenu-aérofret a augmenté de \$314,728, ou 70 p. 100. Le revenu-ventes et services a diminué de \$62,497, ou 15 p. 100. Les autres revenus ont augmenté de \$57,727, ou 35 p. 100. Le revenu-voyageurs représente 71 p. 100 du total, l'aéroposte 22 p. 100, et l'aérofret 4 p. 100.

Le total des frais d'exploitation (sans dépréciation) fut de \$19,249,971, soit une augmentation de \$4,404,299 ou 30 p. 100 de plus que l'année précédente. Les salaires ont augmenté de \$1,100,732. Les achats de matériel et fournitures ont représenté un autre montant de \$666,831, forcément majoré par la hausse générale des prix. D'autres frais supplémentaires ont découlé de l'utilisation d'un effectif plus nombreux, entraînant plus de frais d'entretien, exigeant plus d'assurances, et consommant plus d'essence. Les diverses démarches et manœuvres destinées à faire connaître au public les avantages et la commodité du transport aérien,—y compris une vaste campagne publicitaire qui eut les plus heureux résultats,—ont coûté \$277,208 de plus.

La dépréciation courue pendant l'année (avions et autres biens) accuse \$2,374,085, soit une augmentation de \$423,265. Il existait, antérieurement, au paiement de la dépréciation et de l'intérêt sur le capital, un excédent du revenu sur les frais d'exploitation, se montant à \$1,616,965.

Après paiement de la dépréciation et de l'intérêt, il y eut un déficit de \$1,183,022, équivalant à 6 p. 100 du revenu brut de la Société (à comparer à 12 p. 100 en 1947).

Comme bien d'autres organismes de même nature, la Société a fait face, en 1948, à cette contradiction dans les termes que semblent offrir des pertes

pécuniaires en regard d'une prospérité apparemment générale. Il sied de rappeler que les transports aériens, bien que d'une incalculable utilité publique, sont,—comparativement,—encore jeunes, et singulièrement vulnérables en présence de fluctuations économiques dont ils ne sont ni maîtres ni responsables.

Les périodes de hausse des salaires et des prix ont sur l'aviation commerciale de fâcheux contre-coups, surtout parce que le prix de son propre "produit" est immobilisé dans d'étroites et rigoureuses limites. A l'opposé des messageries terrestres et maritimes, les lignes aériennes dépendent essentiellement (pour des raisons techniques) du trafic-voyageurs, et doivent maintenir un tarif qui puisse, raisonnablement, concurrencer celui des transports susmentionnés, lesquels, vu que la majeure partie de leurs recettes provient du trafic-marchandises, sont moins contraints à enchérir le prix des billets. Conséquemment, les messageries aériennes sont coincées entre la hausse des frais d'exploitation et un tarif relativement fixe.

Cette même subordination au trafic-voyageurs crée en outre une dépendance bien définie par rapport aux variations saisonnières,—très marquées,—des voyages d'affaires et de vacances. La rigueur et la longue durée de nos hivers accentuent cette difficulté en ce qui concerne les opérateurs canadiens, car elles divisent approximativement "l'année-transport" en quatre mois extrêmement actifs (l'été) et une morte-saison peu lucrative de huit mois.

La seule solution de ces problèmes (qui sont d'une extrême importance) se trouve dans le développement de messageries aériennes plus diversifiées. De concert avec la plupart des sociétés d'aviation commerciale, Air-Canada voit cette solution,—tout au moins partielle,—dans l'extension de l'aéofret. Il faut reconnaître que cet accroissement sera long et difficile.

Expansion du Service

Un événement de prime importance pour Air-Canada fut, en 1948, l'adoption de paquebots aériens *North Star* (40 places) pour les envolées continentales. En plus d'abrèger la durée des envolées et d'ajouter au confort des voyageurs au cours des longs itinéraires, ces rapides avions ont permis d'affecter des appareils DC-3, plus petits, à un service interurbain amélioré.

D'abord employés entre Toronto et New-York, le 1^{er} mai, les *North Star* furent utilisés dès le 1^{er} juin pour un service transcontinental biquotidien. Les envolées Toronto-Chicago de ces *North Star* ont aussi commencé le 1^{er} juin.

Il est malencontreux que ces événements aient coïncidé avec une demande de transports d'urgence, nécessités par des inondations en Colombie-Britannique. L'effort considérable imposé dans ces conjonctures à l'effectif d'Air-Canada eut pour effet de retarder de nombreuses envolées, et précisément au moment où ces nouveaux avions étaient, pour la première fois, présentés au public. Comme conséquence de l'accumulation des travaux d'entretien essentiels, la régularité des opérations en souffrit indirectement pendant près de deux mois.

Au cours de l'été les *North Star* furent affectés à deux autres itinéraires: Montréal-Toronto-Winnipeg, et Lethbridge-Vancouver.

A cause de certains empêchements se rattachant aux aéroports, et de la nécessité d'exploiter intégralement le plus grand potentiel de parcours de ces nouveaux avions, les escales des *North Star* furent limitées, sur la route transcontinentale, à Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver. Les localités intermédiaires furent desservies par des avions DC-3, servant d'affluents à partir de ces métropoles. La détérioration des terre-pleins cimentés de Calgary a forcé Air-Canada, en juillet, à faire atterrir les *North Star* à Lethbridge, mais en décembre le service régulier utilisait de nouveau Calgary.

Un nouveau et plus vaste système d'opérations aériennes fut réalisé dans les provinces dites "des Prairies". Le 1^{er} juin, Brandon et Yorkton furent ajoutées au réseau, et Lethbridge, Edmonton, Saskatoon, Regina, Medicine-Hat et Swift-Current reliées, par des DC-3, à la ligne principale de la route des *North Star*.

Un deuxième départ quotidien, par DC-3, fut ajouté, entre Toronto, Sault-Sainte-Marie, Lakehead et Winnipeg.

La fréquence des départs du service nord-ontarien fut doublée entre Toronto, North-Bay, Porquis-Junction et Kapuskasing.

Dans les provinces maritimes, des envolées directes furent inaugurées entre Sydney, Moncton et Saint-Jean.

Le trafic étant insuffisant, les envolées Lakehead-Duluth furent suspendues le 1^{er} octobre.

Air-Canada, en 1948, a rendu disponibles 48,528,469 mille-tonnes de transport aérien par ses services continentaux à horaire et itinéraire réguliers, soit une augmentation de 45 p. 100 en regard de 1947, principalement obtenue grâce à l'emploi de plus gros avions. 57·8 p. 100 de ce potentiel fut utilisé, comparativement à 58·5 p. 100 l'année précédente.

Considérant que les opérations d'Air-Canada en Amérique du Nord et celles des lignes aériennes des États-Unis sont, pour ainsi dire, analogues, nous annexons au présent compte rendu un tableau statistique comparatif où figurent seize des plus grands organismes américains.

Trafic-voyageurs

Le confort supplémentaire et la plus grande vitesse qu'offrent les paquebots aériens *North Star*, conjointement avec une campagne publicitaire intensive, ont attiré à nos guichets un nombre sans précédent de voyageurs.

532,555 voyageurs payants ont survolé nos itinéraires nord-américains, soit 104,588 de plus (ou 24 p. 100) que les 427,967 transportés en 1947. Pendant ce même laps de temps, le trafic-voyageurs aux États-Unis a diminué d'environ 4 p. 100. Le volume du trafic-voyageurs d'Air-Canada, au cours des cinq dernières années, s'est accru de 280 p. 100. Le 21 décembre, Air-Canada transportait le 2 millionième voyageur depuis l'inauguration du service (1937).

Notre Société a parcouru, en 1948, 249,575,544 milles-voyageur utiles, par comparaison avec 179,808,562 en 1947,—soit une augmentation de 39 p. 100. L'utilisation des sièges disponibles par mille a passé de 62 p. 100 en 1947 à 68 p. 100. La charge-voyageur moyenne utile par mille-revenu a augmenté de 12 à 16 personnes, comme conséquence de l'emploi de plus gros appareils et d'une demande plus active. La moyenne des voyageurs ont parcouru 469 milles en 1948, soit 49 de plus qu'en 1947.

Le revenu par voyageur, pour le service à horaire et itinéraire réguliers, fut de \$28.13, et de 5·99c. par mille-voyageur (\$24.50 et 5·84c. respectivement en 1947).

Le tarif continental n'a pas augmenté en 1948. D'autre part, celui des principales lignes aériennes américaines a accusé une hausse générale en avril et, de nouveau, en septembre; mais comme les tarifs américains étaient auparavant inférieurs à ceux d'Air-Canada, cette hausse établit une parité approximative.

Aéroposte

Air-Canada et le ministère des Postes se sont unis en 1948 pour fournir, sans majoration de l'affranchissement, le transport aérien du courrier dit "de

première classe". Communément dénommé *all-up mail*, ce service permet la livraison expéditive de tout courrier "de première classe" d'une once ou moins. Les Canadiens bénéficient donc maintenant du service postal par avion le moins coûteux du monde entier, et le Canada est le premier pays d'Amérique qui ait établi ce service postal aérien sur une échelle nationale.

Inauguré le 1^{er} juillet, ce service a plus que doublé le volume du courrier transporté par avion. L'ancien effectif d'Air-Canada n'aurait pu y suffire. Notre Société a transporté, au cours de l'année, 2,294,088 mille-tonnes de courrier postal. En l'espèce, le record de 1948 représente un surcroît aéropostal de 86 p. 100 et l'encaisse d'un surcroît de revenu de 22 p. 100.

Au cours des onze premiers mois de 1948*, seize lignes aériennes des États-Unis signalent une augmentation globale de 11 p. 100 du volume postal et de 53 p. 100 du revenu postal.

Nul nouveau contrat postal n'a été passé en 1948, le ministère des Postes ne versant à Air-Canada qu'une mensualité fixe de \$450,000 durant le laps de temps initial et expérimental du transport postal du courrier "de première classe." Cet arrangement, qui expirera le 31 mars 1949, prévoit *grosso modo* un tarif de \$2 par mille-tonnes, ce qui est inférieur à ce que touchent les lignes aériennes américaines d'importance comparable à la nôtre.

Aérofret

L'expansion du trafic-marchandises fut un des facteurs auxquels Air-Canada a consacré une attention particulière en 1948, et nos messageries express et ordinaires ont accusé une progression constante.

Le nouveau service d'aérofret, dont le tarif est en fonction du volume des expéditions, permet maintenant des expéditions en vrac à un coût bien inférieur à celui qui est possible aux termes du tarif de l'aéro-express. Des arrangements conclus avec la *Canadian National Express* permettent désormais de recueillir et de livrer. Nous avons établi un personnel de vente spécialisé et un bureau de recherches, préposés au développement des expéditions d'aérofret. L'expansion de l'aérofret a été, jusqu'à un certain point, entravée par le volume considérable des envois postaux.

Air-Canada, pendant la première année de ce service a transporté 1,874,149 livres d'aérofret. Total de mille-tonnes: 704,831.

Propriétés et Matériel

Le 31 décembre 1948, notre appareillage aviateur consistait en:

20 paquebots aériens *North Star* (actionnés par quatre moteurs Merlin Rolls-Royce, de 1,725 CV chacun) dont 9 furent affectés aux routes nord-américaines et 11 aux services d'outre-mer.

27 avions *DC3* Douglas actionnés par deux moteurs *Twin-row Wasp Pratt* et *Whitney*, de 1,200 CV chacun.

Tous les avions-14 places *Lodestar* Lockheed ont été mis au rancart, et la plupart furent vendus avant la fin de l'année.

Trois avions *DC-3*, dont les moteurs n'étaient pas installés selon les exigences prescrites pour les autres appareils de notre effectif, ont de même été mis de côté et vendus. Ils représentaient, depuis l'acquisition des grands avions *North Star*, un superflu de matériel.

L'expansion de nos opérations aériennes, en 1948, a nécessairement entraîné de graves problèmes touchant les locaux affectés, dans les divers aéroports, aux voyageurs, aux marchandises et aux avions mêmes. A Winnipeg, Air-Canada a

* Les statistiques américaines pour décembre ne sont pas encore disponibles.

ajouté à un des hangars une annexe de deux étages, contenant des ateliers et des bureaux. A l'aéroport de Malton (Toronto), le ministère des Transports a érigé, à l'usage de l'administration, un immeuble dont le besoin se faisait durement sentir, à cause de l'intensité du trafic aérien à ce carrefour. A Malton également, un bureau de poste a été construit en vue de faciliter la manipulation des courriers aériens. Signalons enfin, comme travaux de moindre envergure, que plusieurs locaux occupés par Air-Canada, dans les aéroports où fonctionne notre organisme, ont été agrandis.

Nous avons inauguré un bureau de trafic à North-Bay et apporté, dans plusieurs autres villes, d'utiles améliorations à nos locaux.

Itinéraires

Le 31 décembre 1948, les itinéraires des Lignes aériennes Trans-Canada, qui s'étendent d'un océan à l'autre, représentaient un total de 7,912 milles; ce service comprenait le transport de voyageurs, de courriers postaux, d'aérofret et de messageries express. L'augmentation, en regard de 1947, est de 153 milles, ou 2 p. 100. Voici ces itinéraires:

	*Milles
Sydney-Victoria (via Halifax, Moncton, Montréal, Ottawa, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver).....	3,469
Sydney-Saint-Jean (Terre-Neuve) (via Gander).....	523
Sydney-Saint-Jean (via Moncton).....	379
Halifax-Boston (via Yarmouth et Saint-Jean).....	563
Halifax-Moncton	120
Toronto-New-York	363
Toronto-Chicago (via London et Windsor).....	465
Toronto-Cleveland	196
London-Cleveland	124
Toronto-Kapuskasing (via North-Bay et Porquis Junction).....	476
Toronto-Winnipeg (via Sault-Ste-Marie et Lakehead).....	1,030
Winnipeg-Edmonton (via Saskatoon).....	763
Winnipeg-Lethbridge (via Brandon, Regina, Swift-Current et Medicine Hat)...	720
Winnipeg-Regina (via Yorkton).....	372
Lethbridge-Edmonton (via Calgary).....	301
Victoria-Seattle	103

* Certaines routes aériennes, à cause de leurs chevauchements, ont en partie des parcours identiques.

Installations des aéroports

Le ministère des Transports et Air-Canada ont continué de coopérer en vue d'améliorer les facilités des routes aériennes et des aéroports du Canada. Bien que les travaux décrits ci-dessous aient été exécutés par le ministère même, ils se rattachent étroitement et directement à nos services.

Des agrandissements très considérables ont été réalisés aux aéroports de Winnipeg et de Calgary, où les pistes d'atterrissage peuvent désormais recevoir les plus gros avions commerciaux des services aériens à horaires et itinéraires réguliers.

Des améliorations analogues sont commencées à Malton, Moncton et Windsor; ces aéroports seront, dès l'été prochain, conformes aux exigences les plus rigoureuses.

Les pistes de Brandon ont été allongées et conviennent maintenant à la manœuvre des DC-3.

On a procédé, aux principaux aéroports, à l'installation de système d'atterrissage mécanique. En fournissant par la radio les relèvements nécessaires, ce dispositif guide l'avion durant les périodes de brume et de mauvais temps. Il offre donc à l'aviation canadienne un nouveau et important coefficient de sécurité. Les avions d'Air-Canada sont munis de ces dispositifs, et leurs pilotes connaissent à fond tous les détails de leur mécanisme. A la fin de 1948, des unités de ces

dispositifs fonctionnaient déjà à Montréal, Toronto, Winnipeg, Saskatoon, Lethbridge, Calgary et Vancouver.

Air-Canada a loué, au cours de 1948, un système additionnel de télétype, afin d'accélérer les communications de l'extérieur dont le nombre va toujours croissant (surtout en ce qui concerne les réserves de places).

A cause de l'emploi exclusif d'avions *North Star* au-dessus des Rocheuses, le maintien d'un personnel à Kimberley a cessé d'être nécessaire, et ces employés ont été préposés à d'autres localités.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (*M. Maybank*): Messieurs, je crois que nous allons agir comme si cette étape marquait la septième manche d'une joute de baseball alors que les spectateurs prennent un moment de détente. M. McGregor a parlé rapidement et a tenu la parole depuis quelque temps. Nous allons tout simplement nous délasser pendant quelques moments.

Pendant ce délassement nous pourrions décider de la séance de demain. Je suppose que nous nous réunirons comme d'habitude l'avant-midi à 11 heures?

Convenu.

On m'informe que nous ne pouvons utiliser cette salle, mais la salle 497 vous est accessible et vous préféreriez y siéger plutôt que dans la grande salle des chemins de fer.

Convenu.

M. MCGREGOR: Le Comité désire-t-il discuter la partie du rapport traitant du service domestique avant que nous traitions du service Atlantique?

M. FULTON: Je propose que nous fassions lire tout le rapport parce qu'il surgira par rapport aux itinéraires certaines questions qui auront une portée sur l'étude des itinéraires de l'Atlantique.

M. MUTCH: Oui, je propose que la lecture du rapport soit continuée.

—M. Clark reprend le fauteuil.

M. MCGREGOR:

DÉTAIL

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA (ATLANTIQUE) LIMITÉE

Gestion générale

Les statistiques suivantes comprennent également les chiffres relatifs aux nouvelles lignes des Bermudes et des Antilles.

	1948	1 ^{er} mai au* 31 déc. 1948	1 ^{er} mai au* 31 déc. 1947
Revenu d'exploitation	\$10,861,110	\$8,886,112	\$5,483,298
Frais d'exploitation (dépréciation non comprise)	11,126,437	8,324,464	5,000,161
Déficit ou Excédent du revenu sur les frais d'exploitation (compte non tenu de la dépré- ciation et de l'intérêt).....	\$ 265,327	\$ 561,648	\$ 483,137
Dépréciation	1,244,407	976,960	341,737
Déficit ou Excédent d'exploitation (compte tenu de la dépréciation)	\$ 1,509,734	\$ 415,312	\$ 141,400
Intérêt sur capitaux engagés	240,484	180,956	5,097
Déficit ou Excédent	\$ 1,750,218	\$ 596,268	\$ 136,303

*C'est le 1^{er} mai 1947, qu'Air-Canada a assumé la responsabilité des envolées transatlantiques autrefois assurées par le gouvernement canadien. Pour fins de comparaison, nous indiquons les chiffres qui correspondent à ceux des huit mois d'exploitation de 1947.

Les revenus d'exploitation des routes aériennes d'outre-mer se sont élevés en 1948 à \$10,861,110, dont \$6,771,647, ou 62 p. 100, représentent les recettes du service des passagers, \$1,109,732, ou 10 p. 100, celles du courrier, et \$514,217, ou 5 p. 100 celles du fret. Des envolées imprévues, surtout pour amener des immigrants au Canada, ont donné des recettes de \$2,085,463, soit 19 p. 100 du total.

Les frais d'exploitation (sans dépréciation) se sont élevés à \$11,126,437. Ils ont subi le contrecoup de la hausse du niveau des salaires et de l'augmentation du coût des matériaux. En 1948, ces dernières majorations ont augmenté d'environ \$420,000 les frais des services d'outre-mer.

Après paiement de l'intérêt sur le capital et déduction du montant porté au poste de la dépréciation, on a enregistré un déficit de \$1,750,218, en dépit des efforts les plus vigoureux de la part de tous ceux qui sont associés aux services d'outre-mer.

Ce résultat de l'exploitation par le Canada de lignes aériennes d'outre-mer n'a pas lieu d'étonner à l'heure actuelle. Ces lignes n'ont pas été établies en vue d'obtenir des profits financiers directs, mais bien afin d'aider au développement du commerce, des relations sociales et de l'entente internationale, dont la valeur ne peut s'apprécier. On devra considérer le service aérien international comme étant avant tout un placement à long terme tant que le Canada n'aura pas une population beaucoup plus considérable qu'aujourd'hui ou tant qu'on n'aura pas réduit le coût du transport aérien.

Le contraste entre le déficit de 1948 et l'excédent de 1947 est trompeur. Par sa nature, le service de l'Atlantique doit se préparer à faire face à un trafic beaucoup plus considérable en été, et par le fait même, il doit traverser des mois très difficiles durant l'hiver. Les statistiques de 1947 ne tiennent compte que des huit meilleurs mois de l'année du trafic.

De plus, les résultats financiers de 1948 ont subi le contre-coup du délai dispendieux de la mise en service des avions *North Star*. Dès le printemps, on avait formé les équipages et on avait pris d'autres mesures en vue de l'expansion du service de l'Atlantique qui n'a pu s'effectuer qu'à l'été. Enfin, la difficulté à obtenir des cargaisons pour les envolées vers l'est des appareils qui allaient chercher les immigrants au Royaume-Uni, selon l'entente avec le gouvernement canadien, et le bas tarif mentionné ont fait que ce service a été peu profitable pour le service.

Expansion du service

De juin à septembre, Air-Canada a doublé son service transatlantique quotidien aller-retour pour assurer le transport des nombreux voyageurs durant l'été. Au cours de toute l'année, 1,510 envolées payantes ont été effectuées au-dessus de l'océan.

La compagnie a effectué des Îles Britanniques et du continent européen au Canada un transport massif d'immigrants sans parallèle dans les annales du transport aérien. Des avions *North Star* d'Air-Canada nolisés d'abord par le gouvernement de l'Ontario, puis par celui du Dominion ont effectué 175 envolées de l'Europe pour amener 6,000 nouveaux citoyens.

Le 1^{er} mai, une nouvelle route d'outre-mer a été inaugurée entre le Canada et les Bermudes. Ce sont surtout des personnes en vacances qui ont utilisé cette route, et bien qu'on ait manqué en 1948 la plus grande partie de la populaire saison hivernale dans ces îles, le trafic-passagers a été raisonnablement bon. Durant l'été, des avions *North Star* ont effectué deux envolées par semaine,

l'une de Montréal et l'autre de Toronto. Le 1^{er} novembre, une troisième envolée a été ajoutée sur cette route. Le voyage aux Bermudes en avion se fait en cinq heures.

Le Canada et les Antilles ont été reliés par voie aérienne le 2 décembre quand Air-Canada a inauguré son service desservant les îles Bahama, la Jamaïque et la Trinité. Les possibilités d'expansion du trafic sont plus variées sur cette route car en plus de son attrait pour les touristes elle peut servir aux intérêts commerciaux et industriels qui existent depuis longtemps entre le Canada et les Antilles. Présentement, les problèmes monétaires et les restrictions commerciales entravent le libre cours du commerce, mais on espère que le nouveau service aérien permettra de surmonter quelques-unes de ces difficultés. La durée du trajet entre le Canada et les Antilles, qui est de sept jours par bateau, a été réduite à six heures entre Toronto et les îles Bahama, à neuf heures et demie entre Toronto et la Jamaïque et à quinze heures entre Toronto et la Trinité. Chaque semaine, on effectue deux envolées, dont l'une se termine à Kingston alors que l'autre va jusqu'à Port-of-Spain. Montréal est le point de départ des deux envolées et dans chaque cas des escales ont lieu à Toronto. Ces envolées de 3,000 milles sont indépendantes de celle des Bermudes.

Le trafic-voyageurs

En 1948, 32,821 passagers ont voyagé outre-mer à bord d'avions d'Air-Canada; de ce nombre 23,429 ont traversé l'Atlantique utilisant le service régulier, et 6,441 à bord d'avions nolisés. La plupart de ces voyageurs étaient des immigrants. Les routes des Bermudes et des Antilles ont été utilisées par 2,951 personnes.

Durant la plus grande partie de l'année, le trafic-passagers en direction de l'ouest a été assez considérable pour remplir les avions presque à capacité et il a continué d'être beaucoup plus considérable que le trafic-passagers en direction de l'est. Le trafic-passagers vers le Royaume-Uni n'a atteint des proportions considérables que durant les mois des vacances d'été.

De même que toutes les autres lignes et par suite d'une décision de l'Association internationale du transport aérien, Air-Canada a augmenté de 8 p. 100 son tarif transatlantique pour passagers, le 1^{er} avril.

Pour inciter les gens à voyager davantage en hiver, on a établi le 1^{er} octobre pour les voyages aller-retour au-dessus de l'Atlantique un tarif d'excursion qui représente le plein prix d'une envolée plus un tiers.

Air-Canada et les *British European Airways* ont établi conjointement un tarif pour les voyages du Canada à l'Espagne continentale. Ce tarif a été rendu égal à celui des routes directes des lignes rivales.

Un nouveau plan mondial relatif aux voyages aériens a été inauguré le 1^{er} octobre dans toute l'industrie du transport aérien et Air-Canada a travaillé activement à en favoriser le succès.

Il fut décidé en décembre, pour améliorer la qualité des repas offerts aux passagers de la route transatlantique et de celle des Antilles, d'adopter la méthode des repas congelés. Il s'agit là d'une initiative importante d'Air-Canada et cette méthode sera appliquée en 1949 au service transcontinental. Cette mesure permettra d'effectuer des économies considérables.

Aéroposte

Les tonne-milles de courrier aérien transatlantique se sont élevés à 368,488, en 1948. Presque tout ce courrier était en direction de l'est, car Air-Canada ne s'en est vu confier que très peu par les Îles Britanniques.

Il y a eu 1,047 tonne-milles de courrier sur les routes des Bermudes et des Antilles.

Aérofret

Air-Canada a transporté outre-mer (surtout au-dessus de l'Atlantique) 787,165 tonne-milles de messageries aériennes et 154,105 tonne-milles d'aérofret.

Le trafic des marchandises a augmenté sans arrêt—un progrès indispensable, étant donné que la principale source de revenu, le trafic-voyageurs est de nature instable. Le besoin de cargaisons transatlantiques plus diverses a constitué la note dominante des efforts de vente de la société. Il est particulièrement intéressant de noter qu'on a envoyé par avion au Royaume-Uni un volume considérable de colis de nourriture expédiés en cadeaux.

Propriétés et matériel

Le 1^{er} juin, neuf avions *North Star* à régime de pression ont été mis en service sur les routes de l'Atlantique et des Bermudes. Ces avions, avec les six *North Star* sans régime de pression, utilisés depuis avril 1947, ont constitué la flotte transatlantique durant les mois d'été où l'activité a été particulièrement grande. A l'automne, Air-Canada a retiré de ce service les *North Star* sans régime de pression et a ajouté, plus tard, deux *North Star* à régime de pression pour desservir la route des Antilles. En août, un de ces avions sans régime de pression avait été endommagé à Sydney, en Nouvelle-Écosse, et il n'aurait pas été possible de le réparer économiquement.

En 1948, Air-Canada a assumé la responsabilité de l'entretien de ses avions au Royaume-Uni. La compagnie a installé deux transmetteurs radio-téléphoniques de 5,000 watts à Montréal, et un à Goose-Bay pour servir respectivement aux avions des services des Bermudes, des Antilles et de l'Atlantique. Un transmetteur de radio-télétype d'égale puissance a été installé à Montréal pour retenir les places de passagers et permettre les échanges de communications de l'administration avec les Bermudes. Air-Canada a installé à Moncton et à Goose-Bay d'autres unités de 5,000 watts destinées à l'échange des messages par radio-télétype et radio-télégraphe et devant servir à tous les services transatlantiques.

Itinéraires

Les routes d'outre-mer d'Air-Canada s'étendent maintenant sur un total de 8,275 milles et elles englobent l'Angleterre, l'Écosse, l'Irlande, les Bermudes, les îles Bahama, la Jamaïque et la Trinité. Ces routes sont les suivantes:

	Milles
Montréal-Londres (via Sydney, Shannon, Glasgow et Londres).....	3,540
Montréal-les Bermudes (via Toronto).....	1,462
Montréal-Port-of-Spain (via Toronto, Nassau et Kingston).....	3,273

GÉNÉRALITÉS

Personnel

A la fin de 1948, le personnel des deux compagnies comprenait 5,084 employés, soit une augmentation de 691 durant l'année. Cette augmentation du personnel fut nécessitée par l'expansion des services (surtout en ce qui a trait à l'entretien des quadrimoteurs). En général, on a pu faire face à l'augmentation du trafic en augmentant l'efficacité des services, plutôt qu'en engageant des employés additionnels. Bien qu'Air-Canada ait majoré ses milles utiles de 11 p. 100 en 1948, qu'elle ait transporté 27 p. 100 plus de passagers et qu'elle ait haussé de 91 p. 100 ses tonne-milles de courrier et de fret, l'augmentation de son personnel n'a été que de 16 p. 100.

Avions North Star

On a tout lieu d'être satisfait du service fourni par le nouvel effectif de quadrimoteurs. Les *North Star* de fabrication canadienne ont été soumis aux difficultés habituelles qui marquent l'emploi pour la première fois dans le service commercial d'un type d'avion qui n'a pas fait ses preuves, mais ils ont démontré qu'ils sont au nombre des meilleurs avions utilisés de nos jours.

Durant les premières semaines de la mise en service des *North Star*, il s'est produit quelques graves désorganisations des horaires, dues en partie à des complications mécaniques d'ordre secondaire et aux délais qu'occasionne habituellement l'emploi d'appareils nouveaux et plus considérables. Un autre obstacle fut la nécessité d'établir un service de transport d'urgence par suite des inondations en Colombie-Britannique, tout en maintenant les services réguliers.

Cependant, les difficultés mécaniques ont été surmontées graduellement et le personnel s'est adapté aux nouveaux besoins du transport. Au cours des derniers mois de l'année, les délais dans les envolées ont été réduits considérablement.

Les *North Star* sont des avions rapides, confortables et sûrs. Les vingt avions, soit l'effectif entier, possèdent des compensateurs de pression atmosphérique afin d'éliminer le malaise qui accompagne habituellement le vol à haute altitude. D'autres améliorations sont constamment apportées. L'utilisation d'un type de moteur Rolls-Royce perfectionné et d'une nouvelle hélice à trois branches a permis à Air-Canada, en 1948, d'augmenter de plus d'une tonne la cargaison que peut transporter chacun de ses avions transatlantiques.

Campagne publicitaire

Pour marcher de pair avec le développement de sa capacité de transport aérien, la Société a intensifié en 1948 ses efforts publicitaires. Elle a formé un personnel de vente plus nombreux et elle a utilisé des réclames dans les journaux pour mettre en valeur ses services de transport de passagers et de messageries. On a recours davantage à la sollicitation directe par lettre. De nouveaux agents de vente ont été nommés. Les voyages aériens par groupes ont été encouragés. On doit attribuer à cette campagne une part importante de l'augmentation rapide du trafic.

Service de transport d'urgence

En juin, Air-Canada et d'autres lignes de transport aérien ont pu alléger la situation critique du ravitaillement quand la plupart des autres services de communication ont été rompus par l'inondation en Colombie-Britannique. Durant une période de trois semaines, les *North Star* d'Air-Canada ont effectué jusqu'à six voyages aller-retour par jour au-dessus des Rocheuses, transportant 9,000 personnes et 600,000 livres d'aliments et autres articles essentiels.

Assurance autonome

Le fonds autonome d'assurance de la compagnie a été augmenté de \$989,069, au cours de 1948, et il est maintenant de \$3,113,800. Cette assurance s'applique aux avions et au matériel, aux passagers, à la responsabilité envers le public et à la responsabilité patronale aussi bien sur les lignes trancontinentales et d'outre-mer. Les primes sont chargées aux frais d'exploitation. L'augmentation du fonds a été rendue possible par les précautions dispendieuses qui ont permis d'assurer la sécurité du transport aérien sur le réseau d'Air-Canada.

Perspective du transport aérien

Air-Canada ne prévoit pas, pour le moment, d'extensions importantes de ses parcours. Depuis la guerre, la Société a travaillé rapidement et dépensé des sommes considérables pour reprendre le temps partiellement perdu durant la période des hostilités en ce qui a trait au progrès du transport aérien. Les principaux services aériens, sur les routes transcontinentales et d'outre-mer sont maintenant déterminés et un effectif d'avions modernes fut organisé pour les assurer.

Avant tout, en 1949, la Société s'évertuera à améliorer la qualité de son service sur ses routes actuelles. Elle concentrera ses efforts à augmenter l'efficacité du personnel et l'utilité de l'appareillage. Grâce à l'amélioration des aéroports et aux nouveaux perfectionnements de la navigation aérienne le transport aérien devrait connaître un progrès marqué, particulièrement en ce qui touche à la régularité des envolées.

Si Air-Canada parvient à rendre son service plus régulier, en 1949, elle aura de bonnes espérances de majorer ses recettes et réduire davantage ses frais d'exploitation par envolée utile. Tel est partout le secret de la stabilité des lignes aériennes. Il n'y a presque pas de limite aux possibilités du trafic du transport aérien régulier si le prix peut concurrencer celui des autres modes de transport. Actuellement, le plus grand obstacle est le niveau de plus en plus élevé des frais généraux. A ceci doit s'ajouter le problème des fluctuations saisonnières du trafic qui, au Canada, sont considérables.

Nominations

Le 1^{er} février, M. G. R. McGregor fut nommé président d'Air-Canada, à la suite de la démission de M. H. J. Symington, C.M.G., C.R.

M. A. C. McKim, qui était auparavant vice-président de l'Administration, est devenu vice-président du Trafic.

Appréciation

Les résultats obtenus ne furent possibles que grâce au travail d'un personnel habile et expérimenté dont 200 membres sont au service d'Air-Canada depuis plus de dix ans, et 1,500 autres depuis plus de cinq ans. Les employés, hommes et femmes, d'Air-Canada, sont parmi les plus habiles de l'industrie et ils constituent le plus grand actif de la Société. Aux employés, le conseil d'administration désire exprimer de nouveau sa sincère appréciation pour leur loyauté et pour le magnifique travail accompli durant l'année.

BILAN D'ENSEMBLE AU 31 DÉCEMBRE 1948

ACTIF		PASSIF	
DISPONIBILITÉS:		EXIGIBILITÉS:	
Caisse.....	\$ 559,778.79	Comptes vérifiés à payer.....	\$ 1,365,526.97
Avances au fonds de roulement.....	104,597.16	Comptes courus à payer.....	1,960,553.12
Dépôts spéciaux.....	4,745.43	Reliquats à payer, trafic.....	519,383.93
Comptes à recevoir.....	2,554,622.68	Dépôts sur billets réservés.....	631,975.00
Reliquats à recevoir, trafic.....	918,380.43	Traitements et salaires.....	502,487.23
Reliquats à recevoir des agents.....	348,088.65	Autres exigibilités.....	930,914.22
Matériaux et approvisionnements.....	2,897,031.46		<u>\$ 5,910,840.47</u>
Divers.....	315,566.32		
	<u>\$ 7,702,810.92</u>	RÉSERVE:	
Gouvernement du Canada:		Assurance.....	\$ 3,113,800.03
Déficit de l'exercice 1948.....	\$ 2,933,240.38	Inventaire.....	424,246.81
moins versé en acompte.....	2,384,595.00	Recherches et Expansion.....	75,481.54
	548,645.38		<u>3,613,528.38</u>
COMPTES DÉBITEURS:		CHEMINS DE FER NATIONAL-CANADIEN:	
Primes d'assurance et loyers payés d'avance.....	\$ 28,720.71	Avances de Capital.....	1,500,000.00
Divers.....	23,246.67		
	51,967.38	CAPITAL-ACTIONS:	
FONDS D'ASSURANCE.....	3,113,800.03	Actions ordinaires—entièrement libérées.....	25,000,000.00
PLACEMENTS DANS LES FILIALES.....	61,295.49		
IMMOBILISATIONS:		PROFITS ET PERTES:	
Propriétés et matériel.....	\$30,436,677.41	<i>Déficit</i> au 1er janvier 1948.....	\$ 1,369,678.50
moins dépréciation à date.....	5,800,827.76	Payé par le Gouvernement en vertu du Vote	
	24,545,849.65	n° 662 Loi de Subsidés n° 2, 1948.....	1,369,678.30
	<u>\$36,024,368.85</u>		<u>\$36,024,368.85</u>

T. H. COOPER,
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers des Lignes aériennes Trans-Canada et de leur compagnie subsidiaire pour l'exercice terminé le 31 décembre 1948 et, sous réserve de notre rapport au Parlement, nous certifions, qu'à notre avis, le bilan d'ensemble ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation des Lignes aériennes au 31 décembre 1948, et que les états de revenus relatifs à ce bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1948 sont dressés correctement.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

Le 10 mars 1949.

ET DE LA MARINE MARCHANDE

ÉTATS DE REVENUS

Services Nord-Américains		Services Outre-Mer	
Année	Année	Année	du 1 ^{er} mai 1947
1948	1947	1948	au 31 déc. 1947
RECETTES D'EXPLOITATION:			
\$14,869,577.63	\$10,450,523.53	Passengers.....	\$ 6,771,646.61 \$ 3,912,069.71
4,648,775.41	3,808,197.01	Courrier.....	1,109,731.51 735,013.40
764,175.18	449,447.29	Messageries et fret.....	514,217.02 331,556.59
124,742.89	84,912.12	Excédents de bagage.....	40,877.66 19,849.62
99,801.10	81,905.29	Nolisements.....	2,146,916.71 417,763.00
359,864.12	422,361.17	Services imprévus—net.....	277,720.84 67,045.90
<u>\$20,866,936.33</u>	<u>\$15,297,346.41</u>	Total.....	<u>\$10,861,110.35</u> <u>\$ 5,483,298.22</u>

FRAIS D'EXPLOITATION SANS DÉPRÉCIATION:

\$5,596,608.14	\$ 3,955,603.04	Exploitation des avions.....	\$ 3,278,511.71	\$ 1,246,662.09
2,694,508.91	1,344,600.53	Entretien des avion.....	1,924,371.88	612,521.57
3,623,019.48	3,551,212.21	Exploitation au sol.....	1,693,462.09	1,009,821.23
2,566,751.24	1,933,883.61	Entretien au sol et indirect.....	1,552,445.37	691,009.76
1,346,680.46	1,070,666.20	Service des passagers.....	619,462.49	349,841.05
2,043,684.09	1,799,852.67	Trafic et ventes.....	1,201,804.38	619,013.18
416,194.28	382,817.06	Publicité.....	244,746.30	167,075.70
974,635.76	869,225.94	Généraux et d'administration.....	596,960.40	307,078.13
12,111.68	62,188.85	Revenus divers—net.....	14,672.39	2,861.71
<u>\$19,249,970.68</u>	<u>\$14,845,672.41</u>	Total.....	<u>\$11,126,437.01</u>	<u>\$ 5,000,161.00</u>

\$ 1,616,965.65	\$ 451,674.00	Surplus du revenu sur les frais d'exploitation avant dépréciation et intérêt.....	\$ 265,326.66	\$ 483,137.22
2,374,085.64	1,950,819.54	DÉPRÉCIATION.....	1,244,407.10	341,737.19
\$ 757,119.99	\$ 1,499,145.54	Déficit ou surplus d'exploitation.....	\$ 1,509,733.76	\$ 141,400.03
425,902.17	261,897.30	Intérêt sur le capital engagé.....	240,484.46	5,096.72
<u>\$ 1,183,022.16</u>	<u>\$ 1,761,042.84</u>	Déficit ou surplus.....	<u>\$ 1,750,218.22</u>	<u>\$ 136,303.31</u>

5100 EXPLOITATION DES AVIONS

\$ 1,484,644.26	\$ 1,383,474.50	23 Capitaines et seconds.....	\$ 549,851.46	\$ 214,553.56
—	—	24 Autre personnel navigant.....	289,573.89	125,396.93
215,172.24	187,380.11	28 Entraînement—salaires et frais.....	59,198.12	20,904.04
190,852.42	158,311.75	36 Frais de voyages et incidents.....	100,768.22	33,807.63
3,215,780.92	1,940,561.35	45 Essence et lubrifiant à moteurs.....	1,867,067.34	702,526.77
16,089.35	40,008.30	53 Autres fournitures.....	8,642.87	10,077.66
472,241.76	240,006.85	55 Assurance des avions.....	403,042.16	138,618.66
1,381.94	5,368.01	67 Permis de sorite.....	113.95	389.07
445.25	492.17	74 Autres frais.....	253.70	387.77
<u>\$ 5,596,608.14</u>	<u>\$ 3,955,603.04</u>		<u>\$ 3,278,511.71</u>	<u>\$ 1,246,662.09</u>

5200 ENTRETIEN DES AVIONS

\$ 526,346.05	\$ 278,015.03	25 Avions—main-d'œuvre.....	\$ 342,334.85	\$ 97,781.10
575,652.69	228,755.51	26 Moteurs d'avions—main-d'œuvre.....	408,016.28	135,959.80
121,731.49	95,933.00	27 Autre équipement d'avions—main- d'œuvre.....	36,100.40	31,209.39
485,125.19	316,616.04	46 Avions—matériel, etc.....	332,273.96	97,039.37
890,515.13	359,579.73	47 Moteurs d'avions—matériel, etc.....	741,850.03	186,166.05
95,138.36	65,701.22	48 Autre équipement d'avions—matériel, etc.....	63,296.36	64,365.86
<u>\$2,694,508.91</u>	<u>\$ 1,344,600.53</u>		<u>\$ 1,924,371.88</u>	<u>\$ 612,521.57</u>

Services Nord-Américains		Services Outre-Mer	
Année 1948	Année 1947	Année 1948	du 1 ^{er} mai 1947 au 31 déc. 1947
6100 EXPLOITATION AU SOL			
\$ 210,527.74	\$ 239,108.57	\$ 199,482.18	\$ 87,191.10
205,592.62	129,577.11	55,567.27	18,613.85
25,028.32	33,306.51	36,046.43	14,023.75
359,382.34	556,710.89		
495,710.55	395,486.41	115,841.34	199,383.37
132,727.20	135,049.51	104,423.14	62,245.85
287,306.74	249,125.68	79,002.21	38,285.87
131,323.49	117,563.11	3,261.82	—
206,714.98	251,919.11	17,525.51	6,252.49
132,971.28	148,491.16	130,805.05	54,933.54
204,496.22	189,511.51	136,610.52	54,498.86
64,567.41	99,809.92	49,969.97	21,631.25
185,088.06	143,437.54	23,406.25	7,584.42
75,078.66	70,725.01	148,619.22	94,208.16
190,806.48	215,433.14	19,635.08	8,536.10
115,754.70	75,811.65	118,808.07	125,430.18
410,145.90	237,342.12	48,424.19	19,902.41
36,378.65	83,528.42	240,199.56	104,950.58
73,688.81	76,994.83	43,182.30	17,678.62
39,832.56	42,770.65	46,325.78	22,107.46
681.56	102.00	15,227.86	5,078.75
39,242.21	59,407.36	—	—
\$ 3,623,019.48	\$ 3,551,212.21	\$ 1,693,462.09	\$ 1,009,821.23

6200 ENTRETIEN AU SOL ET INDIRECT			
\$ 149,481.76	\$ 107,617.73	\$ 54,102.59	\$ 32,342.61
378,601.65	280,468.03	258,373.40	121,275.90
212,234.48	138,777.86	97,294.52	37,809.78
23,982.16	60,734.45	32,719.64	9,327.53
310,396.97	190,260.54	180,930.71	34,535.86
174,631.15	147,998.54	70,722.46	38,012.34
147,534.41	126,953.23	102,349.60	49,594.36
219,502.88	207,442.67	115,926.66	88,502.21
207,484.15	200,029.81	237,083.06	121,091.87
101,691.78	90,397.80	53,131.23	25,595.98
15,254.81	9,929.27	15,877.24	11,987.63
88,809.79	44,535.31	33,982.81	7,907.34
8,986.75	—	10,859.33	—
26,771.02	6,661.91	32,343.43	10,118.36
218,067.90	183,912.77	104,363.24	46,025.76
168,289.49	103,132.99	67,998.54	28,886.54
35,875.46	29,069.04	23,817.66	12,457.17
24,853.74	10,888.93	9,202.29	4,517.32
17,733.24	6,553.34	15,619.24	—
263.10	82.16	3,00	2.84
36,304.55	1,543.72	35,744.72	11,018.36
\$ 2,566,751.24	\$ 1,933,883.61	\$ 1,552,445.37	\$ 691,009.76

6300 SERVICE DES PASSAGERS			
\$ 35,439.40	\$ 35,435.03	\$ 18,741.77	\$ 6,715.59
289,576.20	245,673.30	150,615.94	68,048.73
6,178.19	10,054.31	2,832.38	1,958.16
5,512.44	10,368.62	2,768.61	1,531.38
112,461.26	84,950.20	49,489.06	18,379.04
37,059.75	20,148.00	13,150.30	5,502.98
578.24	842.10		
414,842.20	332,146.92	593.43	575.99
133,773.32	115,114.76	127,612.40	54,749.84
121,647.59	96,530.10	46,122.40	30,374.12
199,129.22	66,771.26	47,823.77	76,512.62
—	30.00	144,888.49	82,223.63
66,130.14	50,305.28	13,746.24	2,661.26
4,352.51	2,296.32	1,077.70	607.71
\$ 1,346,680.46	\$ 1,070,666.20	\$ 619,462.49	\$ 349,841.05

Services Nord-Américains		Services Outre-Mer	
Année 1948	Année 1947	Année 1948	du 1 ^{er} mai 1947 au 31 déc. 1947
6400 TRAFIC ET VENTES			
\$ 85,151.15	\$ 77,257.05	21 Hauts fonctionnaires et surintendants. \$ 50,073.80	\$ 21,300.66
129,603.30	85,983.46	22 Direction du trafic. 76,214.23	31,808.54
11,840.63	20,116.92	28 Entraînement—salaires. 6,962.97	5,897.38
1,076.79	1,267.76	29 Surveillants des édifices. 633.21	385.98
26,775.13	34,334.50	30 Télétypistes. 15,745.33	10,391.37
355,169.18	378,739.59	32 Préposés aux billets. 208,860.00	118,100.89
332,503.58	372,416.96	32 Préposés à la réservation des places. 195,531.33	115,698.80
115,781.42	42,027.13	33 Solliciteur de trafic. 68,086.17	17,357.08
115,127.08	127,930.26	35 Autres employés. 88,871.46	42,188.17
128,880.08	90,977.54	36 Frais de voyages et incidents. 75,788.93	32,592.18
166,664.51	163,731.97	37 Téléphone, télégraphe et télétype. 98,008.37	56,866.11
8,061.16	7,141.05	38 Éclairage, chauffage, énergie et eau. 4,740.43	2,376.56
296,489.16	189,169.20	40 Services des agences et exploitations en commun. 174,352.76	92,097.72
34,613.51	16,862.29	43 Autres services. 20,354.75	7,206.01
112,581.00	116,540.86	44 Location du bureaux. 66,204.14	38,870.54
71,398.27	63,302.92	50 Papeterie, impressions et fournitures de bureau. 41,986.31	21,179.99
2,867.38	2,297.40	53 Autres fournitures. 1,686.19	1,209.66
3,155.04	1,377.96	64 Sociétariat. 1,855.34	247.77
9,945.72	8,378.85	74 Autres frais. 5,848.66	3,237.77
\$ 2,043,684.09	\$ 1,799,852.67	\$ 1,201,804.38	\$ 619,013.18

6500 PUBLICITÉ			
\$ 28,962.48	\$ 24,935.83	59 Indicateurs et leur distribution. \$ 17,031.61	\$ 8,788.84
248,356.51	275,314.19	60 Annonce dans périodiques. 146,047.98	123,964.61
97,836.28	40,226.42	61 Autres annonces. 57,533.39	18,128.44
41,039.01	42,340.62	62 Frais d'établissement et de publicité. 24,133.32	16,193.81
\$ 416,194.28	\$ 382,817.06	\$ 244,746.30	\$ 167,075.70

6600 FRAIS GÉNÉRAUX ET D'ADMINISTRATION			
\$ 72,523.19	\$ 87,424.63	21 Hauts fonctionnaires et surintendants. \$ 45,785.43	\$ 29,089.17
23,192.85	23,839.20	22 Surintendants d'Administration—autres. 14,642.15	—
243,309.72	201,716.97	35 Autres employés. 153,925.10	74,500.52
19,059.65	24,192.20	36 Frais de voyages et incidents. 12,032.76	8,895.78
9,004.10	11,790.51	37 Téléphone et télégraphe. 5,684.45	4,572.15
30,830.00	37,999.99	39 Frais des filiales. 19,170.00	12,000.01
7,814.25	10,311.18	41 Honoraires professionnels et frais. 4,933.28	3,604.69
18,591.28	4,792.02	44 Location de bureaux. 11,737.01	2,361.56
26,656.11	25,581.87	50 Papeterie, impressions et fournitures de bureau. 16,828.54	7,014.41
31,683.09	25,380.81	55 Assurance—responsabilité envers le public et générale. 8,891.12	7,750.58
63,513.87	58,388.35	57 Assurance—bien-être des employés. 90,604.83	60,924.58
298,342.67	242,768.93	57 Caisse de retraite. 149,386.93	72,405.87
10,983.96	4,938.14	64 Sociétariat. 6,934.24	274.86
46,688.73	41,210.27	68 Impôts—rémunération. 22,425.14	5,216.25
45,287.96	38,164.33	69 Impôts généraux. 16,836.36	7,760.64
27,154.33	30,726.54	74 Autres frais. 17,143.06	10,797.06
\$ 974,635.76	\$ 869,225.94	\$ 596,960.40	\$ 307,078.13

5900 DÉPRÉCIATION DES AVIONS			
\$ 1,370,951.01	\$ 1,186,435.43	75 Avions. \$ 669,417.96	\$ 205,483.38
265,045.52	188,843.82	76 Moteurs d'avions. 224,287.88	51,670.84
303,184.64	263,003.74	77 Pièces de rechange des avions. 155,580.35	36,607.73
220,874.67	146,883.58	77 Autre équipement des avions. 116,865.24	34,600.02
214,029.80	165,652.97	6900 DÉPRÉCIATION DES INSTALLATIONS AU SOL	
		78 Installations au sol et équipement. 78,255.67	13,375.22
\$ 2,374,085.64	\$ 1,950,819.54	\$ 1,244,407.10	\$ 341,737.19

STATISTIQUES

Services Nord-Américains			Services Outre-Mer	
Année	Année		Année	du 1 ^{er} mai 1947
1948	1947		1948	au 31 déc. 1947
7,912	7,759	Parcours des lignes exploitées—milles.....	8,275	3,313
15,270,649	15,543,485	Milles productifs parcourus.....	4,671,120	2,386,709
222,386	472,649	Milles d'entraînements parcourus.....	27,015	51,978
855,600	671,514	Autres milles non productifs parcourus.....	425,144	117,725
532,555	427,967	Passagers payants transportés.....	32,821	15,815
469	420	Parcours moyen par passager-milles.....	2,874	3,134
68	62	Moyenne des passagers transportés par rapport aux places.....	61	73
2,294,088	1,232,237	Tonnes-milles de courrier.....	369,534	251,562
1,415,231	634,019	Tonnes-milles de messageries et fret.....	941,270	508,598
192,871	130,086	Tonnes-milles d'excédents de bagage.....	42,889	22,410

STATISTIQUES COMPARATIVES D'EXPLOITATION

POUR

LES SERVICES NORD-AMÉRICAINS DE TCA, ET DE SEIZE LIGNES AÉRIENNES IMPORTANTES AUX ÉTATS-UNIS

DURANT

LES ANNÉES 1948 et 1947

	TCA		% Augmentation ou Baisse	16 Lignes Principales—États-Unis		% Augmentation ou Baisse
	1947	1948		1947	1948*	
Milles productifs parcourus.....	15,543,485	15,270,649	1.76%	311,879,43	315,974,688	1.31%
Passagers payants transportés....	427,967	532,555	24.44	12,246,353	12,231,580	0.12
Milles avec passagers payants.....	179,808,562	249,575,544	38.80	6,008,122,000	5,790,160,000	3.63
Milles-places disponibles.....	288,503,511	367,455,955	27.37	9,058,579,000	9,945,007,000	9.79
Indice de chargement des passagers payants.....	62.32%	67.92%	8.99	66.33%	58.22%	12.23
Moyenne des passagers transportés par mille productif.....	11.57	16.34	41.23	19.26	18.32	4.88
Moyenne de places disponibles par mille productif.....	18.56	24.06	29.63	29.05	31.47	8.33
Parcours moyen par passager-milles.....	420.15	468.64	11.54	490.60	473.38	3.51
Tonnes-milles de messageries et fret.....	599,186†	1,409,538	135.24	63,442,410	101,344,011	59.74
Tonnes-milles de courrier.....	1,275,909	2,294,088	79.80	32,844,774	32,669,163	0.53
Tonnes-milles à vendre.....	33,731,549	48,800,587	44.67	1,209,477,771	1,340,641,240	10.84
Tonnes-milles productifs.....	19,568,569	28,195,275	44.08	682,135,634	686,993,101	0.71
Indice de chargement du poids transporté.....	58.01	57.78	0.40	56.40	51.24	9.15

* Estimation pour décembre.

† Fret transporté durant quatre mois seulement de 1947.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, voulez-vous étudier le rapport, page par page? Je crois que nous avons procédé de cette façon l'an dernier.

M. JACKMAN: Monsieur le président, j'étais absent lorsqu'on a parlé d'un état soumis hier par le témoin au Comité. Je veux simplement déclarer qu'à mon sens il l'a été sans intention, mais néanmoins les membres du Comité peuvent s'estimer heureux qu'il ait été mis à leur disposition. Je crois inutile d'en exposer la raison, mais j'espère effectivement qu'un tel incident ne se renouvellera plus.

Le PRÉSIDENT: Je crois avoir expliqué comment cela s'est produit, pendant que vous étiez absent, monsieur Jackman. Nous sommes, messieurs, à la page 5 du rapport.

M. MAYBANK: Vous n'allez pas passer en revue ces états et ces tableaux, le bilan consolidé, etc., d'un bout à l'autre?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. FULTON: Tous sont essentiellement techniques, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Oui. Nous étudions actuellement le rapport à la page 5.

M. FULTON: Pourriez-vous nous donner la ventilation comparée de l'accroissement des recettes-milles pour le service transatlantique et le service transcanadien? Je vois ici un chiffre de 2 millions de dollars pour cette augmentation.

M. MCGREGOR: Oui, je crois que je pourrais vous en obtenir le détail; vous ne le trouvez pas?

M. FULTON: Vous donnez la longueur des parcours de chacun des services, mais je ne crois pas que vous donniez l'accroissement en recettes-milles.

M. MCGREGOR: A la page 26, données statistiques, on voit une comparaison concernant le parcours des lignes exploitées; les passagers payants transportés, les milles productifs parcourus, les passagers payants transportés, le parcours moyen par passager-milles, les recettes globales du courrier—oui, je crois que tout s'y trouve.

M. FULTON: J'en déduis que les recettes-milles signifient le parcours global en milles multiplié par le nombre d'envolées?

M. MCGREGOR: Oui.

M. NICHOLSON: Il est question à la page 5 des perspectives générales plus favorables pour le transport aérien. Cet état contient-il des chiffres faisant voir comment votre exploitation se compare à celle d'autres lignes?

M. MCGREGOR: Oui, vous les trouverez à la dernière page du rapport, la page 27.

M. NICHOLSON: Je vois. Vous y groupez les seize lignes principales aux États-Unis, n'est-ce pas; avez-vous des données distinctes les concernant?

M. MCGREGOR: Non, je n'en ai pas.

M. NICHOLSON: Qu'en est-il de la *British European* et de la *B.O.A.C.*?

M. MCGREGOR: Je ne donne que les résultats nets d'exploitation de la *B.O.A.C.* et du groupe entier dans le tableau que vous voyez. Les chiffres de la *B.O.A.C.* que j'ai comprennent la *British European* et la *British South American*. Ces chiffres ont été publiés sous cette forme dans l'*American Aviation* et c'est pourquoi ils sont groupés au lieu d'être séparés.

M. NICHOLSON: Mais certaines de ces seize lignes exploitent des services transatlantiques?

M. MCGREGOR: Je sais très bien que deux d'entre elles figurent au tableau précité: la *Pan American* et l'*American Overseas*. Ce sont les seules qui exploitent des services transatlantiques.

Le très hon. M. HOWE: Mais l'état donne ce renseignement.

M. MCGREGOR: Oui, mais M. Nicholson m'interrogeait à propos des lignes exploitantes.

Le très hon. M. HOWE: Ah! je regrette.

M. VIAU: Vous traitez aussi du trafic à la page 6 et vos chiffres indiquent que votre service transatlantique a transporté environ 6,000 nouveaux Canadiens venant d'Europe et qu'Air-Canada a transporté 9,000 personnes au delà des Rocheuses. Il en est question à la page 6. Ce transport, surtout celui des 6,000 personnes déplacées, ne se répétera pas?

M. MCGREGOR: Oui, c'est vrai que ces groupes se composent surtout de passagers que nous n'obtiendrons plus.

M. VIAU: Est-ce qu'Air-Canada a fait bénéficier d'un tarif spécial ces 6,000 nouveaux citoyens canadiens? Dans l'affirmative, quelle a été sa répercussion sur les milles productifs parcourus?

M. MCGREGOR: Ces recettes n'apparaîtraient pas à l'état des services domestiques.

M. VIAU: Qu'en est-il alors des 9,000 passagers que vous avez transportés au delà des Rocheuses?

M. MCGREGOR: Ces données figurent à l'état des recettes. Comme vous le savez, sans doute, beaucoup d'entre eux ont pris nos avions, certains trains n'ayant pu circuler en Colombie-Britannique à cause des inondations.

M. VIAU: N'y avait-il pas parmi elles beaucoup de passagers transportés d'urgence?

M. MCGREGOR: Non, il n'y avait que ceux qui n'avaient pu atteindre leur destination par suite des inondations.

M. VIAU: Mais vous avez effectivement transporté ces 6,000 nouveaux Canadiens, en provenance des îles Britanniques et d'Europe et vous ne sauriez vous attendre au maintien de ce trafic à l'avenir. J'entends: il n'existe pas actuellement de programme précis en matière d'immigration et ce n'est pas le genre de trafic-passagers que vous obtiendrez à l'avenir.

M. MCGREGOR: Je crois que leur nombre va s'abaisser rapidement; c'est pourquoi les recettes qui en proviennent sont séparées dans le rapport sur le service transatlantique.

M. VIAU: Avez-vous transporté tous ces 6,000 passagers au tarif régulier ou à un tarif spécial?

M. MCGREGOR: Ils ont profité d'un tarif s'appliquant aux avions nolisés; ce n'était pas le tarif-passagers régulier.

M. VIAU: Ce tarif-là est-il moindre que le tarif-passagers régulier? Pourriez-vous nous le donner séparément? Pourrions-nous obtenir les frais d'exploitation?

M. MCGREGOR: Je crois qu'il serait impossible de séparer les frais d'exploitation s'appliquant à une envolée, en comparaison d'une autre. Les avions étaient les mêmes et les équipes étaient les mêmes; pour ce qui est des frais, peu importe que ces avions aient transporté des passagers bénéficiant d'un tarif spécial ou ceux auxquels s'appliquait le tarif régulier.

M. JACKMAN: Le transport de ces nouveaux Canadiens vous rapporte-t-il autant que celui des passagers régulier?

M. MCGREGOR: Non, un peu moins.

M. JACKMAN: Et avez-vous quelque difficulté à trouver des cargaisons dans le cas des avions nolisés?

M. MCGREGOR: Nous ne nous préoccupons pas d'obtenir de cargaison; c'était le point important de ces tarifs spéciaux pour avions nolisés.

M. MAYBANK: Vous nolisiez les avions?

M. MCGREGOR: Oui

M. JACKMAN: Qui a payé ces billets de voyage; comment la différence a-t-elle été compensée?

M. MCGREGOR: Si j'ai bien compris, les immigrants acquittaient eux-mêmes le prix de transport. Très souvent les personnes déplacées ont bénéficié de subventions de transport, mais je crois que généralement les passagers ont acquitté eux-mêmes les prix de leurs billets.

Le très hon. M. HOWE: Vous savez que l'Organisation internationale de secours acquitte ceux d'un grand nombre de ces immigrants.

M. MAYBANK: N'acquitte-t-elle pas entièrement ceux des personnes déplacées?

Le très hon. M. HOWE: Oui.

M. MCGREGOR: Je crois qu'elle les acquitte entièrement.

M. MAYBANK: Je le crois, dans le cas de ces personnes.

M. MCGREGOR: Les avions nolisés pour le transport des immigrants en transportent exclusivement.

M. JACKMAN: Je crois comprendre cependant que ceux-ci ont défrayé entièrement leur transport?

M. MCGREGOR: Oui, en tant qu'il s'agissait de la ligne aérienne.

Le très hon. M. HOWE: Beaucoup de personnes au Canada ont payé les billets de voyage de leurs parents. Il est possible pour quelqu'un établi ici d'acquitter, disons, le billet de voyage de sa mère. Ces gens concluent des arrangements en vue de payer les frais de voyage des immigrants à Air-Canada qui les transporte.

M. JACKMAN: Au point de vue de la ligne aérienne c'était tous des passagers payants?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Je voudrais encore attirer votre attention sur la différence entre les services au pays et le service transatlantique. D'après votre observation dans le rapport, vous prévoyez, ai-je remarqué, que les déficits résultant de ce dernier vont subsister encore quelque temps; que vous finirez peut-être par en défrayer les frais d'exploitation et qu'il deviendra peut-être rémunérateur. Pouvez-vous nous donner une idée de l'importance du déficit persistant?

M. MCGREGOR: Il dépendra, naturellement, du volume du trafic.

Le très hon. M. HOWE: Je puis dire que le trafic transatlantique repose sur le même principe que nos services au pays. Bien entendu, le volume du trafic transatlantique d'hiver et celui d'été accusent une grande différence. Nous sommes à accroître peu à peu notre volume d'hiver et nous rendons le service plus régulier. C'est en ce sens que nous entrevoyons la possibilité de le rendre rémunérateur.

M. FULTON: J'attire votre attention sur l'état à la page 5:

Quoique le nombre des voyageurs ait excédé tous les chiffres depuis le début de notre organisation, nos lignes, *et* domestiques *et* d'outre-mer, ont dû consigner des déficits substantiels, en fonction de la hausse marquée du coût du matériel et de la main-d'œuvre — hausse qui a contre-balancé le revenu le plus élevé qui ait figuré jusqu'ici dans les annales de notre Société. Ces résultats contradictoires sont en grande partie imputables à l'emploi d'un nouvel effectif de quadrimoteurs. Le revenu brut plus élevé de 1948 est attribuable presque entièrement à l'augmentation du trafic-voyageurs, du courrier et de l'aérofret, et non pas à l'augmentation des tarifs de transport, sauf pour le tarif-voyageurs du service d'outre-mer.

Et vous dites plus loin :

D'autre part, il est indubitable que l'assiette financière d'Air-Canada est plus solide qu'en 1947. Le déficit relatif aux opérations domestiques fut réduit d'un tiers. Le revenu nord-américain (en dépit d'une hausse de frais de 30 p. 100) est augmenté de 36 pour cent. Les frais d'exploitation par mille-tonne de transport disponible ont baissé de 10 p. 100. L'indice-personnel, par 10,000 mille-tonnes de transport vendable, dans tous les services, est tombé de 14 (décembre 1947) à 9 (décembre 1948). Tout laisse croire que ce mouvement favorable continuera, grâce à une surveillance étudiée des frais d'exploitation et à l'énergique encouragement publicitaire du trafic voyageurs-postes-marchandises. On ne peut s'attendre à d'aussi heureux résultats en ce qui concerne les nouvelles opérations d'outre-mer.

J'avance que vous reconnaissez ci-haut l'existence d'une tendance contraire accusée par vos lignes.

M. MCGREGOR: Ce n'était certainement pas ce que le texte voulait laisser entendre. Il y était question de la diminution de quelque \$600,000 du déficit survenu entre 1947 et 1948 relativement aux services domestiques. Nous doutons fort que l'amélioration de la situation financière nette du service transatlantique sera aussi rapide, mais nous sommes tout à fait convaincus que le déficit diminuera pour les raisons mêmes invoquées par le très honorable M. Howe. Nous avons maintenant des services qui accusent un trafic maximum contraire à ce trafic maximum, mettons, dans le cas de nos services sur l'Atlantique nord ou transatlantiques. C'est exactement ce qu'il nous faut pour que notre matériel soit le plus utilisé possible toute l'année.

M. FULTON: Mais vous dites plus loin: "Air-Canada a dû faire face à des pertes d'exploitation, du reste prévue". Et si l'on relie cet avancé à la phrase précédente et à la dernière phrase: "Nous estimons cependant que notre décision est justifiée par les avantages qu'elle offre, directement et indirectement, à la nation tout entière, du fait même de l'existence de services aériens d'une si grande importance,—avantages qui, regrettons-le, ne figurent pas au bilan de notre Société", il me semble que les chiffres ne justifient pas cet avancé. Il ne s'agit pas ici d'une exploitation effectuée pour des raisons purement économiques ou avec l'espoir qu'elle accusera des bénéfices.

M. MCGREGOR: Elle est certainement effectuée dans cet espoir et elle réalisera des bénéfices à la longue. Le service transatlantique n'y parviendra pas aussi rapidement que les services domestiques.

Le très hon. M. HOWE: Nous exploitons depuis 20 ou 25 ans un service de navigation vers les Bermudes et les Antilles anglaises. Il a toujours été déficitaire sauf en temps de guerre. Mais nous avons cru que nous devrions le maintenir. Les Antilles ont toujours été de bons clients pour nous et elles ont compté sur nous pour le transport maritime. Étant donné que nous n'avions que trois navires au lieu de cinq, nous avons cru que nous devrions soit donner un service complémentaire, soit acheter d'autres navires. Le service aérien transatlantique finira par être rémunérateur et je m'attends que cela arrivera de mon vivant.

M. FULTON: Je crois comprendre que les avions d'Air-Canada ont volé deux millions de plus de milles productifs et il semble que cet accroissement

soit imputable au service transatlantique. Mais, comme l'a dit M. McGregor, cette augmentation de parcours s'explique en partie sinon essentiellement par le transport des immigrants et celui-ci ne se renouvellera pas.

M. MCGREGOR: Je voudrais donner un mot d'explication au sujet du mouvement favorable entre 1948 et 1947. Pendant une partie de 1947, nous avons assuré le service transatlantique avec six avions empruntés qui ne figuraient pas au compte de capital de la compagnie et étaient exempts de frais d'intérêt. Nous les avons utilisés pendant le reste de l'année 1947 et pendant quelques mois de 1948. Mais plus tard cette année-là nous avons dû assumer tous les frais d'abord de neuf, et ensuite de onze avions *North Star* modèle 2 à régime de pression, ainsi que leurs frais supplémentaires de dépréciation et d'intérêt.

M. FULTON: Oui, mais vous avez aussi profité de l'accroissement de recettes qu'ils ont produit.

M. MCGREGOR: Oui, mais elles ont été restreintes par le trafic que nous avons obtenu.

M. MILLER: Quel chiffre votre mise de fonds a-t-elle atteint en 1948?

M. MCGREGOR: Je crois qu'il s'est établi à 14 millions de dollars pour l'année.

M. MILLER: C'est un fort pourcentage d'augmentation.

M. MCGREGOR: Oui, de plusieurs fois cent pour-cent.

M. FULTON: Que dites-vous de la concurrence que vous font subir les nouvelles lignes aériennes des États-Unis? Je suppose qu'il vaut mieux ajourner cette question jusqu'à ce que nous abordions les détails du service transatlantique.

M. MCGREGOR: Quant au transport assuré par notre service entre le Royaume-Uni et le Canada, nous n'enlevons guère de trafic à ces lignes et par ailleurs celles-ci ne nous en enlèvent pas beaucoup.

Le très hon. M. HOWE: Quelle proportion du trafic entre le Canada et le Royaume-Uni transporte Air-Canada?

M. MCGREGOR: Au delà de la moitié; ce chiffre se rapprocherait plutôt des trois quarts.

M. FULTON: Combien de lignes aériennes desservent le Canada et le Royaume-Uni?

M. MCGREGOR: Deux, M. Fulton.

M. FULTON: La *B.O.A.C.* et Air-Canada?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Et combien de lignes aériennes desservent le Canada et les Bermudes?

M. MCGREGOR: Une.

M. FULTON: Rien qu'Air-Canada?

M. MCGREGOR: Je vous demande pardon. Les *Colonial Air Lines* donnent un service qui assure un raccordement à New-York avec les avions à destination d'Ottawa, Montréal et des Bermudes.

M. FULTON: Combien de lignes aériennes assurent le service entre le Canada et les Antilles anglaises?

M. MCGREGOR: Rien qu'Air-Canada. On peut se rendre à ces destinations en empruntant diverses lignes, indépendamment d'Air-Canada.

M. JACKMAN: Le fait que vous exploitiez un service jusqu'aux Bermudes et aux Antilles anglaises veut-il dire que vous pouvez employer pour ce parcours des avions dont vous vous servez habituellement l'été pour assurer d'autres services? Cela vous permet-il de tirer un meilleur parti d'un avion par année à cause de cette route nord-sud?

M. MCGREGOR: C'est vrai en tant qu'il s'agit des envolées au delà du minimum de base du service sur les deux différentes routes en question.

M. JACKMAN: J'ai pensé qu'il serait peut-être avantageux pour vous d'échanger des avions avec d'autres lignes aériennes. J'ignore si cela serait possible. Je crois qu'on a souligné qu'il existait au Canada un trafic maximum saisonnier à cause du temps. Je me demande si Air-Canada pourrait prêter certains avions, peut-être l'hiver, et en emprunter l'été, tout comme cela se fait par les chemins de fer pour le matériel roulant. Cela a-t-il déjà été mis à l'essai ou y a-t-on pensé?

M. MCGREGOR: Oui, cela a été longuement mûri et mis à l'essai à ma connaissance, dans le cas de modèle précis d'avions entre des lignes aériennes aux États-Unis, et peut-être ailleurs. Mais c'est une question qui comporte bien des difficultés, parce qu'il faut d'abord que le modèle d'avion employé par les deux lignes soit identique, même quant aux tableaux de manœuvre, pour que l'équipe le connaisse bien. Ce projet comporterait un problème et pour cette raison il ne nous agrée guère, pour ce qui est des lignes des États-Unis, qui n'emploient pas un modèle identique au *North Star*. Toutefois, on peut concevoir sa réalisation.

M. JACKMAN: Avez-vous un graphique indiquant les fluctuations saisonnières dans votre trafic?

M. MCGREGOR: Non, je n'en ai pas. Il serait très intéressant. Si vous voulez, je puis vous lire les chiffres mensuels.

M. JACKMAN: Il se produit une très forte hausse l'été.

M. MCGREGOR: Oui.

M. JACKMAN: Qui représente un minimum qui dépasse de beaucoup 100 p. 100.

M. MCGREGOR: Oui.

M. JACKMAN: Puis-je vous demander ce qu'est votre chiffre concernant les envolées complétées?

M. MCGREGOR: Nous avons un pourcentage d'envolées complétées. Je crois que cela figure aux statistiques; nous avons aussi des dossiers qui n'apparaissent pas au rapport annuel, sur le pourcentage de la totalité des envolées commencées, classées relativement a) à l'heure fixée; b) à dix minutes de l'horaire; c) à moins d'une heure de l'horaire. Il y a des chiffres semblables pour les arrivées. Ces chiffres du pourcentage qui constituent le point capital d'un service aérien accusent une amélioration croissante.

M. JACKMAN: Ils figurent à la page 26?

Le très hon. M. HOWE: Je ne crois pas que vous les ayez.

M. MCGREGOR: En 1948, les avions ont complété leurs parcours dans la proportion de 96.1 p. 100.

M. JACKMAN: Ils ont fini par les compléter, sinon à l'heure?

M. MCGREGOR: Peut-être.

M. JACKMAN: Cela vaut-il seulement pour les services domestiques ou pour le service transatlantique également?

M. MCGREGOR: Ces chiffres s'appliquent aux services domestiques; ceux du service transatlantique sont de 95·3 p. 100.

M. JACKMAN: Si un avion est retardé de six heures à Goose-Bay ou à Gander, ou encore à un aéroport londonien, vous n'en considérez pas moins qu'il aurait complété son envolée?

M. MCGREGOR: Oui.

M. JACKMAN: Où apparaît le chiffre qui indique le retard mis à compléter l'envolée?

M. MCGREGOR: Nous ne pourrions le consigner de façon satisfaisante que de la façon décrite.

M. JACKMAN: Voici pourquoi je vous ai posé cette question—j'ai peut-être été malchanceux; je ne voyage pas beaucoup par avion—mais chaque fois que j'ai pris un avion il avait toujours du retard, surtout dans le cas du service transatlantique. Lors d'un voyage que j'ai effectué, l'avion avait un retard de quatre à six heures avant son départ pour Terre-Neuve. Ensuite, bien que le temps fût tout à fait favorable, si l'avion avait décollé il aurait pu être empêché de revenir à Shannon ou à Prestwick, de sorte qu'il est resté au sol. En route pour Terre-Neuve il a poursuivi sa route jusqu'au Groenland. Une des portes de l'avion se fermait mal, d'où un retard de quelques heures. L'avion avait dû faire face à un vent debout, de 60 milles à l'heure et l'on a décidé de refaire le plein d'essence. Une fois arrivé à Sydney il a fallu engager un soudeur pour une réparation à l'échappement, ce qui a encore entraîné du retard. En fait, nous avons été retardés à toutes les étapes du trajet au retour et aussi à l'aller. En ne prenant pas un vaisseau rapide, je n'ai guère épargné de temps. Ma femme est venue me retrouver quelques jours après et son avion a aussi été retardé, cette fois par la neige. Je ne puis vous reprocher cela. Quelle est la régularité de vos envolées? Pouvez-vous accomplir quelque chose de plus à ce sujet qui ne vous fera pas départir du programme de sécurité qui a rendu Air-Canada célèbre à juste titre? Vos avions sont-ils susceptibles d'être retardés continuellement ou simplement en octobre ou novembre?

M. MCGREGOR: D'après cette description de votre envolée, tout indique la malchance. Les avions de notre service transatlantique,—et cela vaut pour toutes les lignes aériennes transatlantiques,—ne peuvent se conformer aussi bien aux horaires que ceux des services domestiques à cause de certains faits que vous avez cités.

Ils doivent décoller avec leur plein d'essence et leurs équipes doivent être tout à fait sûres, étant donné que tous les avions transatlantiques ne doivent pas revenir à leur point de départ, que lorsqu'ils s'envoleront ils pourront atteindre leur destination ou une autre provisoire. Le fait qu'un avion ne doit pas revenir à son point de départ présente beaucoup d'intérêt à la ligne aérienne, à l'équipe de l'avion et, bien entendu, aux passagers. La question d'envolées plus régulières,—qu'il y ait une éclaircie ou non dans les nuages,—est envisagée de façon optimiste. Deux choses influent sur celle-ci; en premier lieu, le temps. L'installation d'appareils plus satisfaisants qui permettent des atterrissages par temps défavorable et mauvaise visibilité se poursuit. Elle a déjà eu de l'effet, surtout en ce qui concerne nos services domestiques et transatlantiques. Les pannes de mécanisme constituent un problème de moins en moins important

vu qu'on peut repérer beaucoup de celles qui entraînent des retards dans un nouveau modèle d'avion et y remédier par des modifications,—mais c'est un procédé d'une lenteur surprenante.

M. JACKMAN: Vous pouvez vous vanter de vos réalisations tant dans les services domestiques que les transatlantiques pour ce qui est des envolées complétées, mais pourriez-vous dire que la moitié des envolées transatlantiques s'effectuent selon l'horaire, ou peut-être avec moins d'une heure de retard?

M. MCGREGOR: Si je me rappelle bien, il y en a environ 55 p. 100 qui sont complétées ainsi, mais les retards varient beaucoup selon la saison.

M. FULTON: Avant l'ajournement, puis-je demander si M. McGregor ou ses fonctionnaires pourraient nous apporter, pour la séance de demain, la ventilation des chiffres afférents au service transatlantique par comparaison avec ceux des services du R.-U., des Bermudes et des Antilles anglaises, particulièrement en ce qui a trait aux recettes, aux dépenses d'exploitation et aux déficits nets. Je parle, naturellement, de ceux de 1948.

M. MCGREGOR: Je ne puis dire si la chose serait possible, mais je vous ferai remarquer que ces trois services ont fonctionné pendant différentes périodes en 1948 et je me demande s'ils auraient quelque signification. Le service vers les Bermudes a débuté en été. Celui vers les Antilles n'a commencé que le 1^{er} décembre et vous n'obtiendriez que ceux d'un mois.

M. FULTON: Voudriez-vous obtenir, sur le service vers les Antilles, des chiffres compilés à jour ou aussi à jour que possible. Vous pourriez peut-être nous donner ceux de quatre mois?

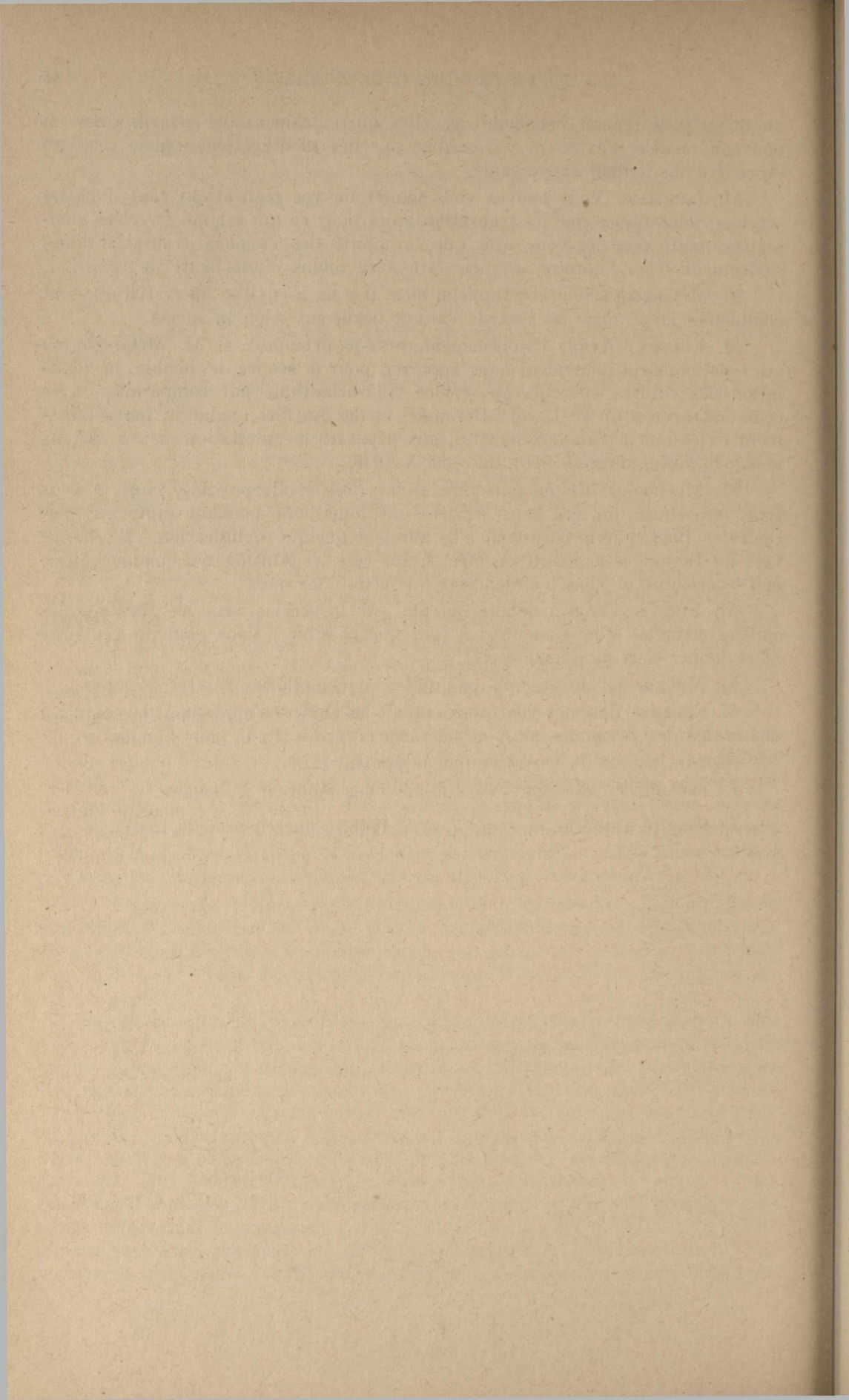
M. MCGREGOR: Je ne crois pas qu'on ait compilé les chiffres de mars.

M. FULTON: Pourriez-vous nous obtenir les chiffres s'appliquant au maintien du service des Bermudes ainsi qu'au service vers le R.-U pour l'année?

M. MCGREGOR: Je verrai ce que je pourrai faire.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous allons nous ajourner à demain.

Le Comité s'ajourne au jeudi 7 avril 1948, à onze heures du matin.



TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le 7 avril 1949.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. S. M. Clark.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum.

Je dirai ici que les membres commencent à nous quitter et qu'il serait bien que nous terminions aujourd'hui ce travail.

M. MAYBANK: Affirmer que les membres commencent à nous quitter, c'est peu dire.

M. HLYNKA: Je crois, monsieur le président, que nous devrions faire nos recommandations maintenant. Je dois partir à 12 h. 15 aujourd'hui. Je ne pense pas que les fonctionnaires ici présents changent d'idée, pas plus que nous d'ailleurs. Pourquoi ne voterions-nous pas sur cette question et ne ferions-nous pas nos recommandations? Nous pourrions ensuite discuter les autres questions qui restent.

M. MILLER: Vous voulez parler du projet de déménagement à Montréal?

M. HLYNKA: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas encore très au courant de mes fonctions et je viens de m'entretenir avec le secrétaire du Comité. Je ne veux rien éluder, mais on ne parle pas de cette question dans le rapport. Nous avons toujours tenu une séance après les délibérations afin de faire des recommandations à la Chambre. Nous entendons maintenant les témoignages,—vous pouvez m'interrompre si je fais erreur,—nous entendons, à vrai dire, les dépositions des témoins, nous posons des questions, etc. D'habitude nous préparons notre rapport pour la Chambre lors d'une séance tenue à cette fin. N'est-ce pas, messieurs? Nous tenons toujours une séance au cours de laquelle nous étudions les recommandations faites à la Chambre.

M. MAYBANK: Voulez-vous dire que nous avons toujours une séance à huis clos?

Le PRÉSIDENT: Oui, avant d'envoyer un rapport à la Chambre.

M. MAYBANK: Je pense qu'il y a eu certaines exceptions comme celles-ci à cette assertion. Après avoir examiné avec soin le rapport des C.F.N.C. et celui des L.A.T.C., nous avons parfois proposé de les accepter. C'était tout et sur ce le président prépara un bref rapport. Je pense que ce furent là les seules exceptions. Lorsqu'il y a eu des contestations, nous avons tenu des séances à huis clos et je sais que dans un cas nous en avons eu deux ou trois en ce qui concerne le rapport des C.F.N.C. Vous voulez-dire, monsieur le président, que d'une façon générale nous nous sommes occupés des recommandations lors d'une séance à huis clos.

Le PRÉSIDENT: Oui, c'est cela. J'ai fait cette déclaration simplement parce que cette controverse ne paraît pas au rapport, et je me demande si vous ne préféreriez pas tenir cette séance à huis clos maintenant.

M. FULTON: Pourquoi n'aurions-nous pas notre séance à huis clos maintenant et ne prendrions-nous pas une décision sur cette question? Nous pourrions en finir avec elle et revenir au rapport cet après-midi. Nous pourrions peut-être commencer le rapport pendant le reste de la matinée, après la séance.

Le PRÉSIDENT: Ce serait possible.

M. MAYBANK: Vous ne voulez pas dire que cela n'entre pas dans notre ordre de renvoi parce que ce n'est pas mentionné dans le rapport?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. MAYBANK: Ce n'est pas ce que je pensais.

Le PRÉSIDENT: On pourrait s'en occuper indépendamment de l'adoption du rapport et du rapport du vérificateur. Si nous faisons des recommandations, elle paraîtront dans le rapport à la Chambre.

Vous avez entendu la proposition, et bon nombre des membres présents sont plus au courant que moi des affaires des comités.

M. MAYBANK: Je pense que vous avez pris la bonne attitude. M. Fulton veut que nous tenions une séance à huis clos et que nous revenions au rapport plus tard.

M. MUTCH: Il y a peut-être du vrai dans la proposition en ce sens que les deux questions viennent constamment en conflit et que l'étude de l'une retarde l'autre. Si on réglait d'abord une affaire, on hâterait peut-être l'adoption du rapport et l'étude du rapport du vérificateur.

M. MAYBANK: Afin de connaître l'opinion du Comité, on pourrait peut-être proposer maintenant de tenir une séance à huis clos et nous occuper du rapport à présenter sur cette question. J'en fais la proposition.

M. MILLER: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé que nous tenions une séance à huis clos et que nous nous occupions de l'aspect du problème qui a été mentionné.

M. NICHOLSON: Avant que l'on présente la motion, je dirai qu'il me semble utile de discuter tout le rapport. Nous n'avons pas eu une discussion complète hier. Les délégués sont passablement occupés et je ne crois pas qu'il soit nécessaire de les faire attendre. Nous avons entendu le témoignage de la délégation de Winnipeg et la compagnie nous a fait connaître son point de vue, mais il se peut que la discussion que nous nous proposons d'avoir prenne beaucoup de temps. Il ne semble guère nécessaire de retenir les représentants de la compagnie pendant que nous discutons la question pour les faire revenir ensuite afin de pouvoir étudier le rapport plus tard.

Le PRÉSIDENT: Je dirai que cet aspect a été passablement discuté, mais quelqu'un aurait peut-être des questions à poser.

M. MILLER: Ce serait vraisemblablement pour épargner du temps aux délégués, en fin de compte.

Le PRÉSIDENT: Je le crois. Nous voilà rendu à un point où nous ferions aussi bien de prendre une décision. M. Maybank propose que nous nous occupions de ce point en séance à huis clos. La motion est-elle adoptée?

Adopté.

(Le Comité siège à huis clos.)

REPRISE DE LA SÉANCE

—La séance est reprise à 4 heures.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons quorum. Je me demande si nous pouvons aborder le rapport.

M. MOORE: Monsieur le président, avant de commencer cet après-midi, je tiens à soulever une question de privilège.

On nous a dit ici ce matin que nous siégeons à huis clos,—du moins c'est ce que j'ai pensé. Cependant, juste avant d'arriver un journaliste m'a posé des questions au sujet des délibérations qui ont eu lieu ce matin. Je lui ai dit que j'avais l'impression qu'il s'agissait d'une discussion à huis clos et que je ne croyais pas devoir lui donner des renseignements. Il m'a ensuite appris qu'un communiqué de presse avait été publié sur cette réunion.

J'aimerais savoir si c'était réglementaire.

Je dirai qu'avant d'entrer, j'ai demandé à M. Beauchesne si les membres pouvaient donner des communiqués de presse sur une réunion tenue à huis clos. Il m'a dit que ce n'était sûrement pas conforme aux règlements.

J'ajouterai que je ne m'oppose pas à ce que l'on publie des rapports sur mon compte, mais je n'aime pas à ce que l'on en publie sur une réunion à huis clos. Si les choses se passent ainsi, il est évident qu'il est impossible de tenir des réunions à huis clos à la Chambre des communes, et il est fort possible que des renseignements beaucoup plus importants que ceux dont il a été question ce matin soient divulgués au détriment du pays en général.

M. MAYBANK: Je crois pouvoir jeter un peu de lumière sur la question en litige. On ne doit pas croire,—du moins je ne le crois pas,—qu'un membre du personnel de la Chambre des communes ait donné un tel renseignement, bien qu'il eût été tout à fait justifié à le faire. Le secrétaire a gardé un compte rendu pour le public et il sera publié en temps et lieu.

Cependant, les faits qui se rapportent aux renseignements donnés sont, autant que je sache, les suivants. Les représentants de la presse sont entrés ici aussitôt après notre ajournement et nous ont demandé ce qui s'était passé. Je pense qu'ils s'adressaient au secrétaire ou un peu à lui, un peu à moi, un peu à M. Mutch et un peu à deux ou trois autres personnes.

J'ai fait connaître aux représentants de la presse,—parce que j'étais le seul qui pouvait le mieux les renseigner à ce moment-là,—la motion que j'avais présentée. Je leur ai fait connaître également le texte ou la version la plus fidèle possible de la motion de M. Nicholson. Je leur ai dit que la motion avait d'abord été présentée,—celle de M. Nicholson,—et qu'elle avait été rejetée. Je ne crois pas leur avoir dit, mais plutôt quelqu'un d'autre le leur a dit comment diverses personnes s'étaient prononcées sur la motion de M. Nicholson.

On m'a demandé un peu plus tard si je pouvais dire de quelle façon les membres s'étaient prononcés sur ma motion, je leur ai dit que je le pouvais et je l'ai fait.

Cela règle les questions de fait dont s'inspire le rapport.

Je répondrai ensuite à la question de privilège de M. Moore qu'il ne s'agit pas de question de privilège. Une réunion à huis clos n'est pas une réunion secrète, mais une séance que l'on tient de cette façon pour plus de commodité. Si l'on avait bien établi au début que nous voulions nous réunir et discuter notre attitude en secret, plusieurs membres s'y seraient opposés immédiatement, et j'aurais fait de même. En ce qui me concerne, lorsque j'assiste à des réunions

M. MAYBANK: C'est la propriété publique.

Le PRÉSIDENT: Oui. Je puis me tromper, mais je croyais qu'une fois que ceux qui ne prennent pas part à la discussion, les représentants des L.A.T.-C. auraient quitté la salle, nous pourrions avoir une discussion libre; y aller à la bonne franquette et laver notre linge sale.

M. NICHOLSON: Pourquoi avez-vous demandé aux représentants de la presse de se retirer?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas l'avoir fait.

M. MUTCH: Je ne me le rappelle pas.

M. LOCKHART: On les a tous invités à se retirer.

M. NICHOLSON: On a évacué la pièce.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il les règlements ?

M. MAYBANK: Je vous rappellerai ceci. On a tenu plusieurs séances à huis clos du Comité des Prix l'an dernier, et dès que quelque chose avait été discuté lors d'une séance on en faisait un sujet de controverse à la Chambre. M. Fleming, par exemple, a affirmé en préparant le rapport que M. Maybank avait dit qu'un tel avait présenté une telle motion lors d'une certaine séance à huis clos, et il a d'une façon générale discuté ma conduite. Je ne m'y suis opposé que lorsque c'était inexact, mais dans le cas dont je veux parler, c'était exact. On a agi ainsi, dans une large mesure, au Comité de la radiodiffusion. Dès que ce comité tenait une séance à huis clos, la presse y faisait écho. Pourquoi devrait-il en être autrement?

La seule responsabilité pour quiconque connaît la vérité c'est d'être exact, et rien d'autre.

M. MOORE: A-t-on tenu un compte rendu des délibérations à huis clos?

M. MAYBANK: Il y en aura en ce qui concerne les motions.

M. MOORE: Je n'ai pas d'objections si on a tenu un compte rendu.

M. MAYBANK: Puisque l'on est à discuter du compte rendu, lorsque j'ai fait à la presse la déclaration que je viens de communiquer au Comité, et à propos je n'étais pas seul...

M. MUTCH: Non, j'y étais et je ne m'y suis pas opposé. Je viens d'entrer dans cette pièce.

M. MAYBANK: Je n'ai pas donné votre nom parce qu'il n'est pas nécessaire de répartir la responsabilité, et ce n'est certainement rien de sérieux. De toute façon, alors que j'étais présent le journaliste s'est tourné vers le secrétaire pour s'enquérir du compte rendu, et on lui a dit que l'on en avait tenu un. De fait, vous n'avez qu'à consulter les rapports de n'importe quels comités pour y voir toutes les motions qui ont été présentées. A quoi, nom du ciel, servirait-il de prendre des décisions et de les porter au compte rendu si le public n'en entend jamais parler. On mettrait en doute les décisions prises.

M. MUTCH: En règle générale, le secrétaire inscrit non pas les déclarations mais les décisions du Comité. Son compte rendu fait partie du rapport du Comité.

Je viens justement de saisir ce qui se passe ici et je dirai que j'ai moi aussi donné ma part de renseignements sur tout ce qu'on aurait pu oublier. Il n'y avait rien d'anormal, de fait, je n'y vois encore rien d'anormal, et si j'ai l'air contrit c'est parce que j'ai mal au visage.

semblables, si quelqu'un rapporte les faits exactement à mon sujet, je crois qu'il en a tout à fait le droit. Il en est de même d'ailleurs pour tous ceux qui rapportent exactement tout ce qui s'est passé. Il n'y a pas de règlement dans Beauchesne ni ailleurs, qui peut imposer le secret aux membres élus du Parlement pour ce qui a trait à l'exécution de leurs fonctions, sauf certains cas très rares. Un cas extraordinaire est la séance secrète tenue à la Chambre des communes en temps de guerre. Un autre cas est celui de la séance secrète des comités comme celui des Règlements concernant la défense du Canada. On spécifie alors que les séances sont nécessairement secrètes en raison des questions discutées.

J'avais parfaitement raison de faire connaître aux représentants de la presse les faits que j'ai divulgués. Comme je l'ai dit, je leur ai fait connaître les termes de ma proposition et je leur ai dit qu'elle a été rejetée par six contre cinq. J'ai nommé ceux qui s'y étaient opposés,—j'ai nommé M. Moore, M. Nicholson et ceux qui ont voté contre. Je n'ai pas d'excuses à faire. J'avais parfaitement le droit d'agir ainsi, et je reconnais à quiconque veut le faire les mêmes droits d'exposer n'importe laquelle de mes actions pourvu, naturellement, qu'il soit exact, comme je l'ai été dans mon exposé à l'égard de M. Moore et de ce qu'il a fait à notre Comité.

M. MOORE: Ce n'est pas la question que j'ai soulevée, monsieur le président. J'aimerais savoir si les membres des comités qui tiennent des séances secrètes, peuvent individuellement comme membres faire des déclarations à la presse. S'il en est ainsi, fort bien; mais je veux réclamer ce privilège et je ne veux pas refuser à un représentant de la presse une déclaration si cela est conforme aux règlements.

M. MAYBANK: Il ne s'agit pas d'un privilège, mais d'un droit.

M. FULTON: Je crois que l'on devrait spécifier,—et j'exprime ma propre opinion ici,—qu'il s'agissait d'une séance à huis clos et non précisément d'une réunion secrète.

M. MAYBANK: Si telle avait été notre intention, que pensez-vous que les gens réunis autour de cette table auraient dit?

M. FULTON: Je crois que ce que j'ai dit est la vérité.

M. NICHOLSON: Je n'ai pas d'objection à faire connaître mon vote à qui que ce soit, mais je ne vois pas pourquoi on devrait interdire l'entrée aux représentants de la presse lorsque la discussion est réservée aux membres du Comité. Ainsi que je l'appréhendais ce matin, on a fait de la discussion une manœuvre politique pour nuire aux L.A.T.-C. et celle de cet après-midi confirme mon idée que l'on représente M. Moore et moi-même aux citoyens de Winnipeg comme ceux qui ont fait tomber la motion pour retarder le déménagement d'un an. Il est bien malheureux que nous ayons eu cette discussion ce matin. Je crois qu'ayant cinq représentants du Manitoba sur huit, nous aurions dû attendre d'avoir une plus forte représentation. On a rejeté ma motion, et celle de M. Maybank était loin de plaire aux citoyens de Winnipeg et à qui que ce soit, mais il a donné un communiqué de presse après notre ajournement sans doute en vue d'embarrasser M. Moore et moi-même.

M. MAYBANK: Pour aucune autre raison que la vérité.

LE PRÉSIDENT: Messieurs, existe-il des règlements ici? Nous avons déjà tenu des séances à huis clos après le départ des témoins. Je crois que le secrétaire a gardé un compte rendu et qu'à un certain moment ce compte rendu deviendra...

Le PRÉSIDENT: L'article 640 des *Parliamentary rules and forms* de Beuchesne stipule que: "Tout membre d'un comité élu a le droit de faire évacuer la pièce s'il désire connaître l'avis du Comité sur n'importe quelle question soulevée".

Le secrétaire me dit qu'un compte rendu a été gardé et qu'il est publié avec le reste du témoignage.

M. NICHOLSON: Cela comprend-il les noms de ceux qui votent?

Le SECRÉTAIRE: Oui, s'il s'agit d'un vote inscrit?

M. NICHOLSON: Était-ce un vote inscrit?

M. MAYBANK: Non, Je l'ai inscrit plus tard et quiconque croit que c'est inexact, il n'a qu'à le dire, mais il n'est pas inexact.

Le PRÉSIDENT: Je regrette que cette discussion ait été soulevée.

M. LOCKHART: Le tout est un fiasco et ne fait pas honneur au travail accompli par les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. MAYBANK: Je ne sache pas que les Lignes aériennes Trans-Canada soient impliquées là dedans.

M. MOORE: Puisque j'ai soulevée cette question, je propose qu'on en reste là. Je voulais tout simplement m'assurer de ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Moore.

Si je me suis trompé, je le regrette. Je n'ai pas donné de renseignements, mais il ne s'agit pas de cela. Il est tout simplement question d'une discussion au sujet d'un certain règlement et sur ce qui se fait et ne se fait pas. Vous pourriez peut-être vous occuper de cela, monsieur Moore. Je ne suis pas expert en règlements, mais le secrétaire m'a remis ce renseignement.

M. MAYBANK: Que je m'oppose ou non à ce que cette question soit abandonnée ou non, c'est une autre affaire, mais je veux que vous sachiez que je ne regrette absolument rien.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, reprenons le rapport où nous l'avons laissé. Nous avons étudié la page 5. Passons maintenant aux pages 6 et 7. Lorsque nous avons ajourné, M. Fulton a dit qu'il avait certaines questions.

M. FULTON: J'ai terminé en demandant certains chiffres sur le service d'outre-mer et que j'ai maintenant grâce aux directeurs de la compagnie. Je pense que mes autres questions s'appliquent plus au détail des exploitations au pays et outre-mer. Je n'ai pas de questions à poser pour le moment.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur les pages 6 ou 7? Et à la page 8, quelles sont les sources des revenus des L.A.T.-C., l'expansion du service, la nature des dépenses des L.A.T.-C.?

M. FULTON: J'allais m'enquérir de certains de ces services. Je vois que l'on en parle à la page 10. Il serait peut-être préférable que j'attende d'arriver à la page 8.

Le PRÉSIDENT: Et le trafic-voyageurs à la page 9?

M. HLYNKA: Je voulais vous demander, monsieur le président, s'il y a un tarif spécial pour les 6,000 personnes déplacées transportées par les L.A.T.-C.?

M. MCGREGOR: Les 6,000 personnes dont vous parlez n'ont pas voyagé dans les envolées régulières pour voyageurs. C'étaient des voyageurs transportés durant des envolées spéciales organisées avec le ministère. Je ne suis pas tout à fait au courant des dispositions qui ont été prises. Je sais qu'on leur demande des frais pour le service contractuel.

M. HLYNKA: J'aimerais alors vous poser cette question à ce sujet: les Lignes aériennes Trans-Canada peuvent-elles augmenter ou hâter le trafic d'immigration de l'Europe au Canada? Avez-vous suffisamment d'avions pour pouvoir augmenter votre volume actuel de trafic de ce genre?

M. MCGREGOR: C'est fort possible. Tout dépend de la saison. Le trafic régulier des voyageurs est assez considérable en été et en automne et les places sont d'habitude toutes occupées, mais il n'en est pas de même durant les mois d'hiver, et nous pourrions peut-être augmenter le nombre de voyageurs de ce genre durant cette saison.

M. HLYNKA: Combien de voyageurs transportez-vous présentement par mois?

M. MCGREGOR: Je dirai au moins 2,000.

M. HLYNKA: Le ministère de l'Immigration ou celui du Travail ont-ils communiqué avec les L.A.T.-C. pour s'assurer s'il sera possible d'augmenter le nombre d'immigrants transportés par ce genre de service?

M. MCGREGOR: Non, nous ne nous occupons pas directement de cette affaire. Nous offrons un nombre déterminé d'envolées par mois et nous avons le privilège d'augmenter le nombre minimum d'envolées. Je ne connais pas les autres dispositions prises avec le ministère.

M. HLYNKA: Mais on ne s'en sert pas continuellement présentement?

M. MCGREGOR: Non, on ne s'en sert que de temps à autre.

Le très hon. M. HOWE: Je pense que le transport maritime s'est amélioré considérablement et qu'il est jugé plus utile pour fins d'immigration.

M. MAYBANK: Pardon?

Le très hon. M. HOWE: Le transport maritime,—les navires.

M. MAYBANK: J'avais mal compris.

Le très hon. M. HOWE: Non, transport maritime.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur la page 9?

M. FULTON: J'allais vous demander quelle est la différence entre les milles voyageurs-utiles et les milles-revenu?

M. MCGREGOR: Les milles-revenu se rapportent à la navigation aérienne en général. Les milles-voyageur utiles représentent le nombre de voyageurs qui se servent des lignes aériennes.

M. LOCKHART: J'ai une question à vous poser au sujet de la poste aérienne. On me dit qu'il y a deux sortes de postes aériennes, celle que l'on appelle poste aérienne et qui porte le timbre de 7 cents, le tarif régulier de la poste aérienne, et il y a aussi des occasions où la poste aérienne de première classe est transportée outre-mer, la poste régulière. N'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Vous voulez dire les envolées transocéaniques?

M. LOCKHART: Oui.

M. MCGREGOR: Je ne sache pas que cela se fasse, mais nous transportons, au tarif fixe de la poste, tout le courrier qui nous est confié. Voyez-vous lorsque le courrier nous arrive il est dans des sacs de poste et nous ne savons pas quelle classe de dépêches ils contiennent.

M. LOCKHART: Vous ne pouvez donc dire s'il s'agit de poste aérienne ou non?

M. MCGREGOR: Non.

M. LOCKHART: On me dit qu'il y a beaucoup de courrier transporté par poste aérienne et pour lequel on ne paie pas le tarif de la poste aérienne, et je me demande pourquoi.

M. MCGREGOR: Personnellement je n'en sais rien, mais je crois que cela se fait.

M. FULTON: On me dit que vous êtes en train de négocier un nouveau contrat de poste aérienne?

M. MCGREGOR: Oui. Je pense que l'on estime qu'un contrat n'est pas tout à fait nécessaire et que les Postes et la compagnie peuvent signer un contrat spécial; que l'on continue la période d'essai de rémunération qui vient de se terminer.

M. FULTON: Vous dites dans le dernier paragraphe sous le titre aéroposte.

Nul nouveau contrat postal n'a été passé en 1948, le ministère des Postes ne versant à Air-Canada qu'une mensualité fixe de \$450,000 durant le laps de temps initial et expérimental du transport postal du courrier "de première classe". Cet arrangement, qui expirera le 31 mars 1949, prévoit *grosso modo* un tarif de \$2 par mille-tonne, ce qui est inférieur à ce que touchent les lignes aériennes américaines d'importance comparable à la nôtre.

M. MCGREGOR: Par unité de courrier transporté. Il y a deux ou trois points dans le présent contrat qui favorise cela du point de vue du ministère des Postes de même que du point de vue de la compagnie. C'est un revenu fixe qui ne varie pas par rapport au volume de transport et qu'il est très bon d'avoir du point de vue économique. C'est un meilleur contrat.

M. MAYBANK: Pour ce qui est du courrier, c'est un fait que les lettres qui portent un timbre de quatre cents sont très souvent sinon toujours transportées par poste aérienne tout comme les lettres qui portent un timbre de poste aérienne de 7 cents? Cela ne change rien au taux que vous recevez? Vous ne savez pas si le courrier que vous transportez porte un timbre de 7 cents ou un de 4 cents, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Non.

M. MAYBANK: En d'autres termes, s'il y a une perte sur une lettre de 4 cents en l'envoyant par poste aérienne, ce sont les Postes qui en souffrent?

M. MCGREGOR: Exactement. Notre contrat nous oblige à transporter tout le courrier qui nous est remis, pourvu que ce soit du courrier de première classe ne dépassant pas une once.

M. MAYBANK: Oui, je comprends.

M. NICHOLSON: Avez-vous des renseignements en ce qui concerne le pourcentage du courrier que vous transportez au taux de 4 cents?

M. MCGREGOR: Non. D'après le contrat nous devons transporter tout le courrier pour lequel nous avons de l'espace. Nous n'avons pas encore eu de difficulté sérieuse à ce sujet.

M. NICHOLSON: Et quel avantage y a-t-il à payer le taux de 7 cents de l'aéroposte au lieu de 4 cents?

M. MCGREGOR: Aucun à ce que je sache, mais je ne sais pas pourquoi on procède encore de cette façon. Je pense que ceux qui appose un timbre de 7 cents sur une lettre s'attendent qu'elle sera transportée par poste aérienne,

ils sont certains qu'elle le sera, alors qu'ils ne le sont pas si elle ne porte qu'un timbre de 4 cents. Je dirai, cependant, que nous avons beaucoup de courrier de première classe.

M. NICHOLSON: Supposons que vous déposiez à la poste à Ottawa, aujourd'hui, une lettre qui porte un timbre de 4 cents, adressée à Vancouver, sera-t-elle transportée par poste aérienne quel que soit l'espace disponible?

M. MCGREGOR: Il y a ici deux points à considérer. Toute unité de courrier individuel ne dépassera pas une once; deuxièmement, le contrat avec les Postes stipule que le courrier aérien devra être expédié aussi rapidement que possible.

M. NICHOLSON: Tout ce courrier est-il transporté par avion?

M. MCGREGOR: Oui, absolument tout. Il y aura des occasions où l'on aura plus de courrier que nous pouvons en transporter, et puis il y a les conditions atmosphériques, la visibilité, etc. Disons que nous avons eu trop de courrier pour nos envolées nocturnes de Toronto, tout ce qui reste, par exemple, à destination d'Ottawa, sera envoyé par le train de nuit vers la capitale comme moyen le plus rapide de transport.

M. VIAU: Avez-vous des moyens de voler à l'aveuglette à tous vos aéroports?

M. MCGREGOR: Pas à tous.

M. VIAU: Je vous pose cette question parce que j'ai pris un avion à Winnipeg un mardi soir pensant arriver ici tôt mercredi matin et j'ai fini par arriver à Montréal. A l'envolée suivante, j'ai quitté Montréal pour me rendre ici et j'ai atterri à Toronto. Puis j'ai monté dans un avion à Toronto et je me suis trouvé de nouveau à Montréal...

M. MCGREGOR: Je me rappelle que ce cas est classique. Nous en avons beaucoup entendu parler.

M. VIAU: Je sais qu'il m'a fallu descendre à Toronto, puis je suis revenu à Montréal et retourné à Toronto. Il m'a fallu enfin me rendre ici par chemins de fer. Je me demandais s'il en est de même de votre courrier aérien.

M. MCGREGOR: Non. Vous avez eu une aventure extraordinaire. Si nous avions à Toronto plus de courrier aérien que nous pouvons en transporter, on le mettrait dans le train comme moyen le plus sûr de l'envoyer à sa destination au cours de la nuit.

M. FULTON: Avez-vous des moyens d'atterrir à l'aveuglette à tous vos aéroports?

M. MCGREGOR: Non, pas encore.

M. FULTON: Pouvez-vous atterrir à tous les aéroports par tous les temps?

M. MCGREGOR: Non, il y a des limites. Nous n'avons pas encore terminé l'installation de tout notre équipement d'atterrissage à l'aveuglette à tous les aéroports, mais on s'en occupe. Comme vous le savez, il y a des limites, des limites de sécurité qu'il faut strictement observer et il nous est impossible d'atterrir avec un avion lorsque la visibilité ou le plafond n'est pas dans les limites de la sécurité. Il y a des limites spéciales qui sont déterminées par l'observation. Si le plafond est plus bas que le minimum prévu, l'avion vole au-dessus de ce point et n'atterrit pas.

M. FULTON: Vous dites à la page 11 de votre rapport: "On a procédé, aux principaux aéroports, à l'installation de système d'atterrissage mécanique. En fournissant par la radio les relèvements nécessaires, ce dispositif guide l'avion durant les périodes de brume et de mauvais temps. Il offre donc à l'aviation

canadienne un nouveau et important coefficient de sécurité. Les avions d'Air-Canada sont munis de ces dispositifs, et leurs pilotes connaissent à fond tous les détails de leur mécanisme. A la fin de 1948, des unités de ces dispositifs fonctionnaient déjà à Montréal, Toronto, Winnipeg, Saskatoon, Lethbridge, Calgary et Vancouver." Pourquoi ne trouve-t-on pas des dispositifs semblables à Malton, Moncton, Sydney et Windsor?

M. MCGREGOR: Je crois que c'est une question de temps, d'argent et d'installation de service. Nous installons ces dispositifs par ordre d'importance des aéroports du point de vue du volume de transport. Je parle maintenant d'une question qui relève entièrement du ministère des Transports.

Le très hon. M. HOWE: Pour ce qui est de Moncton, il faudrait une nouvelle piste d'atterrissage et l'on s'occupe maintenant de son installation.

M. EMERSON: Vraiment?

Le très hon. M. HOWE: Oui.

M. EMERSON: Avez-vous l'intention d'en installer une à Sydney?

Le très hon. M. HOWE: Pas encore, apparemment.

M. FULTON: Nous avons lu dans les communiqués de presse que les pilotes affectés au pont aérien de Berlin atterrissent dans les conditions de vol les plus mauvaises. S'y trouve-t-il quelque chose là-bas dont nous pourrions nous servir avantageusement ici?

Le très hon. M. HOWE: On n'y transporte pas de voyageurs et, naturellement, on peut courir plus de risques.

M. FULTON: Croyez-vous qu'il y a des installations techniques plus à la page que les nôtres?

Le très hon. M. HOWE: Ne se sert-on pas d'habitude de système d'atterrissage mécanique? Oui.

M. MCGREGOR: On me dit que l'on se sert de dispositifs d'atterrissage et des installations de système d'atterrissage mécanique pour le pont de Berlin; mais on n'est pas responsable du transport et l'on se permet des choses auxquelles on ne saurait songer avec des avions de voyageurs.

Le très hon. M. HOWE: Avec les installations de système d'atterrissage mécanique vous atterriez 99½ fois sur 100; mais cela ne suffit pas avec un avion de voyageurs.

M. MAYBANK: Lors de mon séjour là-bas en avril, il y eut plusieurs accidents en une semaine et certains ont été mortels. Je crois que les Anglais en ont eu plus que les Américains.

Le très hon. M. HOWE: C'était la ½ p. 100.

M. MAYBANK: C'est fort possible. On peut en avoir plusieurs et cependant enregistrer un faible pourcentage.

M. NICHOLSON: Les routes sont énumérées à la page 11. On me dit qu'il y aura un nouveau service sous peu entre Vancouver et Edmonton?

M. MCGREGOR: On a l'intention, pour l'été du moins, de porter dès le 1^{er} mai les envolées du service transcontinental de deux à trois par jour, et de détourner le service entre Winnipeg et Vancouver en passant par Edmonton au lieu de Calgary. Cela nous permet d'éliminer le service actuel D-C 3 en le remplaçant par le service *North Star*; nous pourrions ainsi transporter une autre charge de voyageurs au-dessus des villes des provinces des Prairies en direction de la côte de l'Ouest.

Cela augmente aussi en quelque sorte la distance en milles, mais on en retire certains avantages en été, comme la charge transcontinentale supplémentaire et un service plus rapide aller retour pour Edmonton, vers l'est et l'ouest.

M. FULTON: Quel parcours suivra cette envolée?

M. MCGREGOR: Elle suivra un parcours que nous avons proposé et que le ministère des Transports devra approuver. Elle suivra la route Winnipeg, Saskatoon, Edmonton; puis Edmonton, Calgary, Kimberley jusqu'à Vancouver.

M. FULTON: Des aviateurs m'ont dit que l'aéroport de Kamloops, presque en ligne directe de Vancouver à Edmonton, pourrait servir de station tout comme celui de Kimberley; et que la route directe est aussi convenable, sinon préférable que celle qui passe au-dessus de la piste Kimberley-Lethbridge, et raccourcirait le trajet de plusieurs milles.

M. MCGREGOR: Je crois que le ministère des Transports se propose d'étudier la possibilité d'établir une ligne aérienne directe cet été.

M. FULTON: Qu'est-ce qui s'oppose présentement?

M. MCGREGOR: A l'établissement de cette ligne aérienne?

M. FULTON: A une envolée directe de Vancouver à Edmonton.

M. MCGREGOR: Pour une ligne aérienne il faut des phares, etc.; et nous ne les avons pas. Il est très difficile d'installer ces appareils parce qu'il faut de l'énergie électrique et que les employés soient en communication avec la civilisation, d'une façon quelconque. De plus, il faut faire venir ou envoyer des approvisionnements, il faut que l'appareil soit bien situé du point de vue électronique afin que le rayon soit exact sur toute sa portée.

M. FULTON: Combien en auriez-vous besoin entre Vancouver et Edmonton?

M. MCGREGOR: Trois, je pense.

M. FULTON: L'aéroport de Kamloops vous serait très utile comme autre piste n'est-ce pas?

M. C. P. EDWARDS: Il nous faudrait deux nouvelles pistes intermédiaires et à peu près trois goniomètres, ce qui coûte très cher.

M. FULTON: Vous dites que vous auriez besoin de deux nouvelles pistes intermédiaires?

M. C. P. EDWARDS: Oui.

M. NICHOLSON: Quel serait d'après vous le coût approximatif de ces pistes intermédiaires?

M. C. P. EDWARDS: Environ 1 million de dollars.

M. NICHOLSON: A-t-on l'intention de faire atterrir les *North Star* à Saskatoon?

M. MCGREGOR: Oui.

M. NICHOLSON: A quelle heure partirait-on de Vancouver?

M. MCGREGOR: Je n'ai pas d'horaire ici, mais je pourrai vous procurer ces renseignements. Je crois que l'on arrive assez tôt à Saskatoon, bien qu'il y ait des restrictions sur les envolées transcontinentales qui ont leur point de départ et d'arrivée à Winnipeg et à Vancouver.

M. FULTON: Serait-il possible d'établir une envolée interurbaine entre Vancouver, Kamloops et Edmonton?

M. MCGREGOR: On se sert d'avions D-C 3 dans les services interurbains. Ils ne peuvent voler à haute altitude, mais ils décollent et atterrissent plus facilement. Nous ne jugeons pas cette entreprise tout à fait satisfaisante, bien que ce soit là un point discutable. Mais, du point de vue de la sécurité, nous n'aimons pas à voir voler au-dessus des montagnes, et pendant que la circulation est à son maximum, les avions D-C 3 munis d'un seul moteur.

M. FULTON: Vous ne vous servez pas d'avions D-C 3 entre Vancouver et Lethbridge et vous ne l'avez pas fait.

M. MCGREGOR: Non, jamais.

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

M. FULTON: Nous y sommes maintenant.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. FULTON: J'aimerais que les représentants du ministère des Transports me disent où ils en sont dans leur étude de la question que nous discutons maintenant et s'ils peuvent donner un exposé bien déterminé en ce qui concerne l'aéroport de Kamloops?

Le vice-maréchal de l'Air M. A. T. COWLEY: Le service à l'étude passera au-dessus de Kamloops, où l'aéroport est situé dans une vallée, ce qui rend les envolées dangereuses dans certains cas. Il faut que le temps soit propice afin de décoller et atterrir.

M. FULTON: Oui, généralement.

Le vice-maréchal de l'Air M. A. T. COWLEY: Oui.

M. FULTON: Je veux vous parler de l'aéroport à Castlegar. J'y ai atterri moi-même et c'est très risqué.

Le vice-maréchal de l'Air M. A. T. COWLEY: Castlegar sert aux *Canadien Pacific Airlines*, mais seulement quand le temps est propice.

M. FULTON: Il est très difficile d'atterrir à cet aéroport. Celui de Kamloops est d'un accès beaucoup plus facile.

Le vice-maréchal de l'Air M. A. T. COWLEY: Exactement. Il vous faudrait voler au-dessus des nuages à 6,000 pieds afin d'être en sûreté à Kamloops. La température le permet parfois, mais pas toujours. On peut le faire, mais pas régulièrement.

M. FULTON: Dois-je croire alors que vous vous proposez maintenant de vous servir de Princeton comme aéroport?

Le vice-maréchal de l'Air M. A. T. COWLEY: Princeton est situé où la nouvelle route que l'on se propose d'établir entre Edmonton et Vancouver traversera l'ancienne qui passait par Lethbridge. Elle passe également à Princeton; voilà où les deux routes se croiseraient de nouveau, non pas comme piste d'atterrissage, mais comme point sur la route aérienne. Ce ne serait pas un point d'arrêt.

M. FULTON: Il vous faudrait une installation quelconque à Princeton, n'est-ce pas, pour les fins que vous avez signalées?

Le vice-maréchal de l'Air M. A. T. COWLEY: Non. Elle y est déjà; c'est un poste de radiogoniométrie.

M. FULTON: Y a-t-il un aéroport?

Le vice-maréchal de l'Air M. A. T. COWLEY: Oui.

M. FULTON: Quelle dimension a-t-il? Ne serait-il pas possible de déménager l'installation?

Le très hon. M. HOWE: Je serais surpris que les L.A.T.-C. se servent d'autre chose que de quadrimoteurs pour survoler les montagnes.

M. FULTON: Même si cette compagnie n'arrête pas là, elle a un poste de radiogoniométrie à Kamloops, et l'on pourrait agrandir l'aéroport, le rendre plus utile et plus avantageux.

Le vice-maréchal de l'Air M. A. T. COWLEY: Les pistes d'atterrissage à Princeton ont une superficie de 5,600 pieds sur 800 pieds en gazon; ce n'est pas un aéroport à surface dure.

M. FULTON: Mais les pistes d'atterrissage à Kamloops ont une surface dure, bien qu'elles ne soient pas aussi longues.

Le vice-maréchal de l'Air M. A. T. COWLEY: Les pistes d'atterrissage comme celles de Kamloops ont une superficie de 5,290 pieds sur 200 pieds.

M. FULTON: Vous conviendrez avec moi que Kamloops n'est pas très éloigné, et que la route de Vancouver à Edmonton via Kamloops est plus directe que celle via Princeton.

Le vice-maréchal de l'air M. A. T. COWLEY: Il n'y a pas beaucoup de différence en milles.

M. FULTON: Pas beaucoup, mais un peu. Vous avez un poste de radiogoniométrie Ashcroft?

Le vice-maréchal de l'air M. A. T. COWLEY: Oui.

M. FULTON: Et c'est sur la même route ?

Le vice-maréchal de l'air M. A. T. COWLEY: Et elle pourrait servir.

M. FULTON: Combien coûterait l'installation d'un poste de radiogoniométrie à Kamloops?

Le vice-maréchal de l'air M. A. T. COWLEY: D'après le budget, cette installation coûterait \$150,000.

Le très hon. M. HOWE: Et vous auriez en plus les frais d'exploitation.

M. C. P. EDWARDS: Oui, cela se chifferrait à environ \$15,000 par année.

M. FULTON: Une ligne privée songe à y établir un service, je crois. Prenez de Vancouver à Kamloops par exemple, un poste de radiogoniométrie serait-il utile là?

Le vice-maréchal de l'air M. A. T. COWLEY: Pas particulièrement. Il faudrait de toute façon s'assujettir aux règlements officiels de la navigation aérienne; et il faut une visibilité parfaite. On se sert des poste de radiogoniométrie en volant au-dessus d'un endroit pour se rendre ailleurs, et non pas tant pour fins d'atterrissage.

M. FULTON: Vous avez un bon service entre North-Bay, Porquis-Junction et Kapuskasing. Je ne connais pas la population de ces endroits, mais je crois que Kamloops est beaucoup plus considérable que Porquis-Junction ou Kapuskasing. M. McGregor pourrait-il nous dire pourquoi on maintien ce service, alors que, apparemment, on ne se donne pas la peine de bien étudier la possibilité de venir en aide à un service entre Vancouver, Kamloops et Edmonton.

M. MCGREGOR: Je crois pouvoir vous renseigner à ce sujet. L'assertion selon laquelle nous avons doublé notre service à Kapuskasing est malencontreuse, parce qu'elle n'explique pas beaucoup ce qui s'est passé. Nous avons quatre envolées par semaine à Kapuskasing. De sorte que le doublage du service provient du fait que nous en avons fait un service quotidien. On a agi ainsi pour deux raisons: pas à cause du volume de transport en jeu, mais

parce que l'expérience nous a démontré qu'un service qui n'est pas quotidien constitue un grave facteur restrictif sur le volume de transport. De plus, si vous avez l'outillage et les équipages nécessaires pour faire fonctionner un service quatre fois la semaine, le service quotidien ne coûte pas beaucoup plus que le prix de l'essence et il y a un avantage en ce qui concerne le transport.

Le très hon. M. HOWE: Nous faisons des envolées parce que nous avons un service à Kapuskasing et North-Bay, et lorsque nous avons déménagé les lignes de l'autre côté du lac, ces endroits n'avaient plus de service. Voilà la raison. En fait, on ne l'aurait pas accordé autrement.

M. NICHOLSON: C'était jadis le bureau principal des L.A.T.-C. dans le nord de l'Ontario.

Le très hon. M. HOWE: Oui.

M. NICHOLSON: Maintenant que Terre-Neuve fait partie de la Confédération, M. McGregor pourrait-il nous faire connaître les changements qui seront effectués dans cette province en ce qui concerne les L.A.T.-C.?

M. MCGREGOR: L'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération ne change pas grand-chose aux L.A.T.-C., sauf pour ce qui est des règlements douaniers. Naturellement nous avons toujours eu des envolées à Terre-Neuve, avec atterrissage à Gander et à Torbay. De plus, les avions de notre ligne transatlantique s'arrêtent à Goose-Bay. Ainsi, le changement officiel du statut politique que Terre-Neuve a produit ses plus grands effets, en ce qui concerne la ligne, sur nos règlements de l'immigration et de la douane.

Avant que Terre-Neuve ne devienne province canadienne, nous n'avions rien à dédouaner à Terre-Neuve à l'arrivée de nos avions transatlantiques, mais désormais les passagers et les bagages des avions qui y atterrissent devront passer par la douane. Les bagages en transit seront transportés directement, dans des compartiments plombés, à leur destination, qui est d'habitude Montréal.

M. NICHOLSON: Je crois qu'auparavant Air-Canada considérait Terre-Neuve comme un pays étranger. En m'y rendant en décembre, j'ai dû rester à mes propres frais à Sydney, où une perte de vitesse a forcé l'avion d'atterrir. Normalement, Air-Canada défraye les passagers retenus dans un endroit du Canada au cours de leur voyage, par suite du mauvais temps. Je peux dire à ce propos que nous avions un bel après-midi à notre départ d'Halifax. Un jour ou deux avant, une grosse tempête avait sévi, mais on nous dit que l'avion volerait directement jusqu'à Saint-Jean (Terre-Neuve) cette nuit-là. Cependant, arrivés à Sydney, on nous dit qu'il fallait y rester à nos propres frais.

Après l'avoir fait, nous avons été retenus à Gander le lendemain pendant environ 24 heures. J'imagine qu'au lieu d'obliger les passagers à s'arrêter à Sydney et à Gander, la compagnie aurait dû apprendre, en communiquant avec son bureau météorologique de Gander, qu'il y avait eu une tempête à Saint-Jean et savoir que le déblayage de la neige prendrait plusieurs jours.

Je vous demanderai maintenant si vous aurez à l'avenir de meilleurs moyens de pronostiquer le temps et ce que vous ferez au sujet des passagers qui restent à leurs propres frais à Sydney, en route pour Terre-Neuve?

M. MCGREGOR: J'ignore ce qui est arrivé exactement au cours de l'envolée mentionnée par vous, mais si vous aviez un billet de transport direct et que l'envolée a été interrompue à un point intermédiaire pour une cause ou une autre, je ne vois pas pourquoi vous avez dû supporter les frais causés par l'arrêt, à moins que vous n'ayez eu un billet de transport divisé.

M. NICHOLSON: Non, j'avais un billet de transport direct jusqu'à Saint-Jean (Terre-Neuve). A Sydney, on m'informa que le mauvais temps régnant à Terre-Neuve ne permettait pas de poursuivre le voyage et les passagers restèrent à Sydney à leurs propres frais.

M. MCGREGOR: Je comprends. Un avis avait donc été donné. Nos avions parcoururent le plus long trajet fixé possible. Par exemple, pour en revenir au cas susmentionné, s'il existe ce que nous appelons un doute au sujet de la possibilité d'atterrissage à Ottawa d'un avion couvrant l'itinéraire Toronto-Montréal, nous avertissons les passagers à Ottawa qu'il est à craindre qu'ils ne puissent parvenir à leur destination. S'ils s'exposent à un risque, c'est leur propre affaire. S'ils se trouvent à Montréal et que l'avion ne peut pas voler directement jusqu'à Ottawa, il faut qu'ils restent à Montréal à leurs propres frais. Cette règle s'applique à toute envolée. Apparemment, on a eu le tort de ne pas communiquer l'avis dont vous parlez à tous les passagers.

M. NICHOLSON: Apparemment, la règle était que, le parcours de Sydney à Saint-Jean n'étant pas mis sur le même pied que les autres parcours de votre réseau, les passagers obligés de rester à Sydney devaient le faire à leurs propres frais. Quand un passager est retenu à Winnipeg, c'est Air-Canada qui le défraye, n'est-ce pas?

M. MCGREGOR: Seulement au cas où Air-Canada avise les passagers qu'elle estime douteux qu'ils puissent parvenir jusqu'à Winnipeg et où ceux-ci répondent qu'ils sont disposés, au besoin, à dépasser Winnipeg. Non, dans votre cas il ne faut pas blâmer le statut politique de Terre-Neuve; on a simplement négligé de vous dire que l'envolée pourrait être interrompue à Sydney.

M. NICHOLSON: Plusieurs passagers ont atterri à Halifax, parce que le temps avait été mauvais à Terre-Neuve. C'est seulement à notre arrivée à Sydney qu'on nous dit que nous aurions à y passer la nuit. Nous avons été retenus en outre à Gander, où Air-Canada nous a défrayés, ce qu'elle n'a pas fait à Sydney.

M. MCGREGOR: La compagnie a commis une faute quand elle ne vous a pas fait savoir son doute.

M. EMMERSON: L'horaire d'Air-Canada indique l'un des itinéraires sous le nom de Sydney-Saint-Jean. Pourquoi ne l'appelle-t-on pas Sydney-Pennfield?

M. MCGREGOR: C'est l'indication marquée sur nos horaires quand la place n'y manque pas et, je crois, celle qui est marquée sur l'horaire. Nous l'omettons parce que l'horaire est encombré, mais Pennfield est toujours le nom officiel de l'aéroport de Saint-Jean.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet des itinéraires?

M. FULTON: Sur les routes où l'on utilise des avions *North Star*, ne conviendrait-il pas beaucoup mieux d'avoir un aéroport intermédiaire, pourvu d'une piste d'atterrissage asphaltée, plutôt que gazonnée?

M. MCGREGOR: Bien que nous ayons eu pendant un certain temps une piste gazonnée permettant l'atterrissage des *North Star* à Toronto, je crois qu'une piste de ce genre devrait être d'une excellence exceptionnelle pour qu'il soit possible de le faire.

Le très hon. M. HOWE: Les avions quadrimoteurs suppriment d'habitude la nécessité d'avoir des aéroports intermédiaires. Nos avions doivent traverser l'Atlantique, qui n'a aucun aéroport.

M. NICHOLSON: A la page 10 de votre mémoire, vous mentionnez la ligne des Antilles, qui a une rivale. Vu qu'il s'agit de voyages de luxe, ne pourrait-on majorer les prix des billets?

M. MCGREGOR: Entre le Canada et les points atteints par le service direct, Air-Canada n'a pas de rivale, mais les prix des billets de ces voyages, considérés comme internationaux, sont fixés par l'Association internationale des transports aériens. Ensuite, je ne crois pas qu'on puisse affirmer que ladite ligne est exclusivement une ligne de luxe. Loin de là, car une bonne partie des passagers sont de petits hommes d'affaires et des malades. Des endroits tels que la Jamaïque et Nassau manquent complètement de chirurgiens et d'hôpitaux normaux et nous constatons que nous transportons un grand nombre de patients virtuels aux hôpitaux canadiens. J'aimerais voir les tarifs de transport direct quelque peu majorés.

M. NICHOLSON: Quel est le déficit subi par cette ligne?

M. MCGREGOR: Nous ne disposons de chiffres que pour un seul mois, qui accuse un déficit de \$79,489, mais ce chiffre à mon avis ne donne pas du tout une idée juste de l'état financier de la ligne, car il s'agit du premier mois de l'exploitation, mois dont les résultats financiers sont d'habitude les plus mauvais sur toute ligne étrangère. On ignore son existence, la réclame a cessé depuis plusieurs mois et nous n'avons pas eu les passagers qui feraient de la réclame en parlant à leurs amis, etc.

M. NICHOLSON: Quel est le rapport entre les taux d'Air-Canada et les taux internationaux?

M. MCGREGOR: Le taux par mille-passagers est à peu près le même.

M. FULTON: Je voudrais poser une question à propos du déficit, mentionné à la page 12 du rapport. Je vous ai déjà demandé si vous ne pourriez considérer comme établi qu'une baisse des déficits des lignes domestiques et une hausse de ceux des lignes d'outre-mer est en train de se produire. L'alinéa auquel je fais allusion commence au bas de la page 12 et se lit ainsi:

Après paiement de l'intérêt sur le capital et déduction du montant porté au poste de la dépréciation, on a enregistré un déficit de \$1,750,218, en dépit des efforts les plus vigoureux de la part de tous ceux qui sont associés aux services d'outre-mer. Ce résultat de l'exploitation par le Canada de lignes aériennes d'outre-mer n'a pas lieu d'étonner à l'heure actuelle.

J'estime que ces mots prouvent, dans votre propre rapport annuel, que vous admettez que les revenus d'un des genres de lignes a été à la hausse et ceux de l'autre, à la baisse.

M. MCGREGOR: Monsieur Fulton, je diffère de nouveau d'avis, comme je l'ai fait hier, quant à l'interprétation de ce texte comme quant à la tendance des revenus. Le texte parle de résultat "à l'heure actuelle" voulant parler certainement de la situation existant en 1948 et du rapport de 1948, mais je peux vous affirmer catégoriquement que les revenus d'exploitation des lignes d'outre-mer accusent, pendant les premiers mois de 1949, une amélioration qui suit de très près les estimations.

M. FULTON: Votre phrase suivante semble indiquer pour moi (à moins qu'il ne s'agisse en fait d'une réflexion de votre part) que l'activité des lignes d'outre-mer a un but autre que celui des profits financiers. Je continue à citer:

Ces lignes n'ont pas été établies en vue d'obtenir des profits financiers directs, mais bien afin d'aider au développement du commerce, des relations sociales et de l'entente internationale, dont la valeur ne peut s'apprécier.

Sans critiquer ici cette déclaration, il me semble que ces mots signifient que lesdites lignes n'ont pas été établies en vue d'obtenir des profits financiers directs, et que les chiffres corroborent cette assertion.

M. McGREGOR: Telle est la situation actuelle et les chiffres ne permettent certainement pas de la nier. Mais vous avez soutenu, je crois, que les lignes d'outre-mer continuaient à subir des pertes égales ou même supérieures à celles de 1948, ce qui est faux à mon sens.

M. FULTON: J'ai soutenu que les déficits des lignes domestiques tendent à baisser, tandis que ceux des lignes d'outre-mer resteront au même niveau ou tendront peut-être ou très probablement à augmenter, c'est-à-dire que, par un mouvement d'ordre inverse, les premières deviennent plus lucratives et les secondes moins lucratives.

M. McGREGOR: Je vous demande de nouveau pardon: les pertes d'exploitation des secondes seront moindres en 1949 qu'en 1948.

M. FULTON: Voyons, pour prendre la ligne des Bermudes et les chiffres que vous m'avez donnés ce matin, basés sur huit mois d'exploitation, le déficit de cette ligne n'a-t-il pas été plus fort que celui de la ligne transatlantique pour toute l'année?

M. McGREGOR: Oh! non.

M. FULTON: Disons un déficit d'exploitation plus fort, avant déduction faite pour la dépréciation, pour la première que pour la seconde?

M. McGREGOR: C'est exact, mais les huit mois dont il s'agit sont les pires de l'année sur la ligne des Bermudes et ne comprennent pas les mois d'hiver. Cependant, il faut que la ligne continue son exploitation afin de pouvoir garder son permis.

M. FULTON: Pourquoi le Canada devrait-il ouvrir et entretenir ce qui est certainement un commerce de luxe?

M. McGREGOR: Vous voulez dire la ligne des Bermudes?

M. FULTON: Oui.

M. McGREGOR: Pour prédire un peu l'avenir, il est probable que les Bermudes seront un point d'arrêt sur une ligne qui, nous l'espérons, étendra le réseau jusqu'à Barbade et probablement jusqu'à la Trinité.

M. FULTON: Mais la ligne s'étend déjà jusqu'à la Trinité?

M. McGREGOR: Ce service sera discontinué et remplacé par le service Canada-Bermudes-la Trinité.

M. FULTON: Y aurait-il un service des Bermudes à la Jamaïque?

M. McGREGOR: Non, via la Barbade.

M. FULTON: Ensuite vous supprimez simplement l'itinéraire des Antilles britanniques, de Kingston à la Trinité?

M. McGREGOR: Oui, simplement cet itinéraire.

M. FULTON: Ce qui vous donnera deux lignes très longues, au lieu d'en avoir une longue et une plutôt courte?

M. MCGREGOR: Non, nous en aurions toujours une longue et une courte, à peine plus longue que celle des Bermudes.

M. FULTON: Mais non. Regardez la carte. Vous dites que la distance est à peu près deux fois plus grande jusqu'à...

M. MCGREGOR: Je dis que les envolées prennent environ deux heures et demie de plus.

M. FULTON: La distance est la moitié plus grande?

M. MCGREGOR: Oui.

M. FULTON: Nous entrons maintenant dans des détails, mais il me semble que l'argent qu'Air-Canada est en train de perdre dans l'exploitation de la ligne des Bermudes et qu'elle est susceptible de perdre pendant un certain temps dans l'exploitation de la ligne des Antilles, pourrait être plus utilement employé à améliorer la ligne transcontinentale. En voici un seul exemple. La somme de \$142,000, déficit de l'exploitation de la ligne des Bermudes au cours des huit premiers mois de l'année, aurait pu servir à établir une installation de radar à l'aéroport de Kamloops, aéroport que j'ai spécialement en vue. On pourrait dire qu'il s'agit d'un point de vue égoïste, mais je n'y peut rien. Somme toute ce sont les contribuables canadiens qui font les frais du voyage aérien des villégiateurs qui se rendent aux Bermudes.

M. MCGREGOR: Nous visons en dernier ressort à ce qu'il n'y ait de déficit ni à Kamloops ni sur la ligne des Bermudes.

M. FULTON: Je ne connais aucune raison qui pousserait à le croire.

M. MCGREGOR: J'ai exposé un projet qui, nous l'espérons, se réalisera et aboutira à améliorer l'assiette financière nette de la route des Bermudes. Il est impossible, je vous le répète, de trouver quelque autre année huit mois consécutifs qui accuseraient une assiette financière aussi mauvaise, vu que presque tout le trafic fourni sur cette route a lieu durant les quatre derniers mois de l'année, de janvier au printemps.

M. FULTON: Il est possible qu'il en soit ainsi, mais la *Pan-American Airways* ne sera-t-elle pas une concurrente redoutable pour vous, sur la route des Bermudes à la Barbade?

M. MCGREGOR: Cette ligne aérienne n'a pas de service entre les Bermudes et la Barbade.

M. FULTON: Croyez-vous qu'il y aura un trafic assez dense sur cet itinéraire?

M. MCGREGOR: Non, mais je crois qu'il sera dense entre le Canada et la Barbade.

Le très hon. M. HOWE: Sur l'itinéraire de Kingston, ouvert en septembre, nous avons mis en services de avions supplémentaires sur combien de parcours?

M. MCGREGOR: Trois ou quatre en moyenne.

Le très hon. M. HOWE: C'est-à-dire qu'ayant à transporter des chargements complets, vous mettez en service des avions ordinaires et des supplémentaires. Les résultats ont été assez bons. Comme M. McGregor l'a dit, nous n'en sommes réellement qu'au début des opérations et nous avons étudié la question du changement d'itinéraire des avions, de manière à tirer un meilleur parti de ceux-ci et à réduire le nombre de ceux requis pour le transport.

M. NICHOLSON: Pourriez-vous, M. McGregor, nous donner le taux comparatif du trafic transporté entre le Royaume-Uni et le Canada par Air-Canada et par la B.O.A.C.?

M. MCGREGOR: 75 p. 100 par Air-Canada et 25 p. 100 par la B.O.A.C.

M. NICHOLSON: Qu'en est-il du trafic en sens inverse?

M. MCGREGOR: La plupart des envolées de la B.O.A.C. partent de New-York. Quelques envolées se dirigent vers Montréal, mais plus ou moins incidemment. Je crois que le maximum des départs de ses avions l'année dernière a été de trois par semaine, contre quatorze pour les avions d'Air-Canada.

M. NICHOLSON: Les prix des billets sont-ils réduits pendant l'hiver?

M. MCGREGOR: Oui, toutes les lignes de transport transatlantique le font.

M. NICHOLSON: Quelle a été l'augmentation du trafic?

M. MCGREGOR: C'est difficile à dire. Un certain nombre de gens ont profité de la réduction des tarifs, mais il est difficile à dire s'ils auraient acheté des billets aux prix ordinaires.

M. MILLER: Comment comptez-vous trouver, pour faire l'appoint, 20 p. 100 du revenu d'exploitation de la ligne transatlantique, quand vous aurez perdu le transport des immigrants, dont vous retiriez 2 millions de dollars, ou 19 p. 100 de votre revenu total?

M. MCGREGOR: Il y aura réduction du passif et de l'actif à la fois: une réduction du revenu total et aussi une très forte réduction des dépenses par suite de la diminution du nombre des envolées. L'été dernier, le nombre des envolées à bord d'avions nolisés a été, je crois, de 95 et je suppose qu'il ne dépassera pas 70 cet été. Les avions non utilisés permettraient, par exemple, d'établir le troisième départ transcontinental dont je parlais. Une très forte réduction des frais d'exploitation accompagnerait la réduction du revenu.

M. FULTON: Combien de temps faut-il à un paquebot aérien de la stratosphère pour voler de New-York à Londres?

M. MCGREGOR: On prétend qu'il file 60 nœuds en moyenne de plus que le *North Star*. On prévoyait à l'origine que ces avions couvriraient leur itinéraire sans arrêt jusqu'à Londres, mais on a trouvé, comme c'est souvent le cas, que la capacité de vol de cet aéronef était inférieure à celle prévue et il faudra que tous ces avions atterrissent à Gander.

M. FULTON: A toutes les envolées?

M. MCGREGOR: Sauf celles favorisées par un vent d'arrière.

M. FULTON: Combien de temps faut-il, croyez-vous, pour voler de New-York à Londres?

M. MCGREGOR: Par moins de 11 heures.

M. FULTON: En comparaison de quel chiffre donné au rapport?

M. MCGREGOR: 12½ heures, je crois, mais je puis obtenir ce chiffre.

M. FULTON: Je voulais établir une comparaison, mais je croyais que le temps de vol était d'environ 8 heures et que les passagers, au lieu de partir de Montréal, pouvaient se rendre à New-York et y monter à bord de ces avions.

M. MCGREGOR: S'il en était ainsi, je pense que ce serait risqué, mais le fonctionnement de ces avions, comme celui de beaucoup d'autres, n'est pas à la hauteur indiquée par les prévisions originales.

M. FULTON: Le confort et l'espace fournis sont-ils bien supérieurs à ceux offerts par les *North Star*?

M. MCGREGOR: Cela dépend du jugement moral des personnes. Les avions ont un bar, ainsi qu'une sorte de petit salon formé par le pont inférieur. On y accède par un escalier tournant et l'on se trouve pour ainsi dire au milieu d'un établissement de nuit, ce que certains peuvent juger un avantage.

M. MILLER: Je suppose que l'argent retiré de la vente des avions mentionnés à la page 11 a été porté au crédit du capital-actions de la compagnie?

M. MCGREGOR: Exactement.

M. MILLER: Quel en est le montant?

M. MCGREGOR: J'ai les chiffres ici. Chaque avion *DC3* Douglas s'est vendu je crois, pour \$40,000 et les avions *Lodestar*, pour environ \$20,000 en moyenne.

Le très hon. M. HOWE: Ils avaient perdu toute valeur à force d'usage?

M. MCGREGOR: Oui.

M. MILLER: Je suppose que, dans un tel cas, l'argent finit par être remboursé au gouvernement?

M. MCGREGOR: Non, il est versé au compte de capital d'Air-Canada.

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

M. MILLER: Pourquoi y a-t-il si peu de courrier transporté par air au Royaume-Uni?

M. MCGREGOR: Je puis l'expliquer. Les deux pays s'arrangent d'habitude de façon que chacune des deux lignes nationales reçoive à transporter la moitié du courrier envoyé des deux termini. Après discussion, les bureaux de poste intéressés sont tombés d'accord pour modifier cet arrangement en matière du service de l'Atlantique du Nord et de charger la *B.O.A.C.* de transporter toute l'aéroposte en partance pour l'ouest. Le gouvernement canadien chargerait Air-Canada de transporter toute l'aéroposte en partance pour l'est. Bien que le courrier parti du Royaume-Uni soit plus lourd que celui parti du Canada, nous sommes très heureux de cet arrangement, parce que les vents régnants rendent le vol vers l'ouest plus difficile que celui vers l'est.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions au sujet de la page 14?

M. FULTON: A part du paquebot de la stratosphère, censé avoir rendu ou être en train de rendre le *North Star* suranné, y a-t-il un autre modèle d'avion qui vous ait fait croire ou craindre que le *North Star* pourrait perdre un peu de sa valeur?

M. MCGREGOR: Non, l'avion *DC6* est un appareil très confortable, mis sur le marché après le *North Star*, mais dépourvu d'une des qualités qui nous enthousiasme le plus dans ce dernier, savoir son haut plafond de vol. Grâce à son compresseur à deux phases et à son moteur Merlin, le *North Star* se prête très bien aux vols à haute altitude accomplis par des appareils à hélice, à une altitude de 22,000 pieds, où son vol donne des résultats supérieurs à ceux du moteur Pratt-Whitney muni du souffleur à phase unique.

Le très hon. M. HOWE: Le dernier gros achat d'avions a été celui de *North Star*, ce qui donne une assez bonne idée des choses.

M. FULTON: Je crois que nous avons bien lieu d'en être satisfaits, mais je voulais savoir s'il en serait ainsi à l'avenir et si de nouveaux avions avaient été inventés.

Le très hon. M. HOWE: Je ne le crois pas. On est en train de chercher à inventer un moteur plus puissant qui donnerait au *North Star* une plus grande vitesse. Nous croyons que 40 passagers par avion est un complément suffisant.

M. FULTON: Qu'en est-il du bruit produit par l'avion? Qu'a-t-on fait pour le supprimer?

Le très hon. M. HOWE: Nous continuons à chercher à le supprimer. M. McGregor vous répondra peut-être sur ce point.

M. MCGREGOR: Le problème n'est pas encore résolu, malgré les grands progrès accomplis. Nous ne serons sûrs d'avoir triomphé que lorsque les tubulures d'échappement fabriquées à Winnipeg auront été soumises à une série d'épreuves très poussées. Il a fallu très longtemps pour les fabriquer, à cause du problème de la chaleur à résoudre et parce qu'il faut que l'échappement ne produise aucune contre-pression sur le moteur. Cela réduit sa force. On est à faire l'épreuve d'un système d'échappement transversal. Tout l'échappement sera tiré du groupe de cylindres du côté intérieur des quatre moteurs, dirigé par un conduit en forme d'arc par-dessus le moteur et expulsé du côté extérieur.

M. FULTON: Vous ne pouvez affirmer que vous comptez avoir résolu le problème à telle ou telle date?

M. MCGREGOR: C'est un de ces problèmes qui ne sont bel et bien résolus que quand vous en avez la certitude.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous discuter d'autres sujets figurant aux pages 14 et 15? Vous avez maintenant la statistique, le bilan et l'état des revenus. Voulez-vous que le vérificateur en traite quelque peu?

M. FULTON: Quelqu'un a mentionné la dépréciation, je crois, et j'estime que nous devrions demander au vérificateur d'en parler.

Le PRÉSIDENT: Si cela vous agréé, nous donnerons la parole à M. Bennett.

M. NICHOLSON: Ne devrions-nous pas adopter tout d'abord le présent rapport? Je propose l'adoption du rapport.

M. EMMERSON: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé que le rapport soit adopté.
Adopté.

Nous pouvons maintenant aborder le rapport du vérificateur et ce dernier peut s'en rapporter au bilan à mesure qu'il donne lecture, si cela vous agréé.

M. P. W. BENNETT (*de George A. Touche & Company*): Désirez-vous que lecture soit donnée du rapport ou que le rapport soit accepté comme lu?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, voulez-vous que lecture soit donnée du rapport du vérificateur ou bien allons-nous l'accepter comme lu?

M. MILLER: Nous pensons que nous ferions aussi bien de l'accepter comme lu, laisser les membres y jeter un coup d'œil et poser les questions qu'il leur plaît.

Le PRÉSIDENT: Est-ce convenu, messieurs?

Quelques VOIX: Convenu.

Le 10 mars 1949.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

MONSIEUR LE MINISTRE DE COMMERCE,
OTTAWA, CANADA

Monsieur le ministre,

Nous avons vérifié les comptes des Lignes aériennes Trans-Canada et de sa compagnie subsidiaire pour l'exercice terminé le 31 décembre 1948 en conformité de la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada, 1937 et ses modifications, et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

PORTÉE GÉNÉRALE DE LA VÉRIFICATION

En quelques mots, notre vérification des comptes des Lignes aériennes pour 1948 comprend:

- a) Examen des autorisations d'importantes dépenses d'après les décisions enregistrées des administrateurs ensuite sanctionnées par des statuts, des arrêtés en conseil et des lois du Parlement;
- b) Preuves de vérification dans les bureaux des Lignes aériennes, limitées à une coupe transversale des importantes dépenses autorisées;
- c) Examen portant sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne en général exercé par le personnel de comptabilité des Lignes aériennes. Sous ce rapport, nous collaborons avec les chefs de service de la comptabilité et notre but commun est d'assurer aux Lignes aériennes le maximum de protection dans le contrôle intérieur des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin et comptes à recevoir de toute sorte. Les Lignes aériennes sont protégées en outre au moyen de cautionnements par des compagnies d'assurance extérieures;
- d) Vérification des états de revenus et du bilan d'ensemble, et certification.

ÉTATS DES REVENUS

DÉPRÉCIATION ET ENTRETIEN

La réserve pour dépréciation des immobilisations a été établie sur les bases suivantes au cours de l'exercice:

- a) Matériel volant en service—
North Star M2—durée approximative de 7 ans à partir de la mise en service.
DC3—durée approximative de 4 ans à partir de la mise en service.
- b) Installations au sol—durée approximative selon le genre de matériel.

Pendant toute l'époque de l'année où le Service transatlantique a utilisé les six avions *North Star M1* prêtés par le Gouvernement, un montant par avion a été débité mensuellement à la dépréciation du matériel volant et crédité à la réserve pour revision.

Nous avons reçu de la part d'un fonctionnaire compétent des certificats à l'effet que tout le matériel volant et les installations au sol ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de l'exercice, que les retraits rendus nécessaires pendant l'année par l'usage et la désuétude, ont été effectués et qu'avis de ces retraits a été donné au service de la comptabilité.

Intérêt sur le placement

L'intérêt total sur le placement (capital-actions et avances pour immobilisations) s'élève à \$666,000 pour l'exercice. Le taux normal d'intérêt sur les avances de la *Canadian National Railway Company* à même ses propres fonds est de 3 p. 100. Sur les avances accordées par le Gouvernement à la compagnie des chemins de fer et ensuite remises par cette dernière aux Lignes aériennes, le taux d'intérêt est le même que celui par le Gouvernement.

Revenus divers—Net

Le compte comprend le montant de \$25,000 débité au Service de l'Amérique du Nord et celui de \$12,000 débité au Service transatlantique pour intérêt au 29 juillet 1948 sur les avances pour déficit accordées par la *Canadian National Railway Company*. Au 30 juillet 1948, les Lignes aériennes avaient remboursé les avances pour déficit après avoir reçu l'argent du Gouvernement en vertu de la Loi de financement et de garantie concernant les chemins de fer Nationaux du Canada, 1948.

BILAN D'ENSEMBLE

Actif

Les Comptes à recevoir et à payer de toutes les catégories ont fait l'objet de preuves de notre part au moyen des registres subsidiaires et de contrôle, des opérations de caisse et autres après la fin de l'année, des dossiers des départements et des pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes au moyen de communications directes avec les débiteurs et les créanciers.

Un inventaire portant sur la plus grande partie des matériaux et approvisionnements a été effectué sous la surveillance de la Direction vers la fin de 1948.

Les fonctionnaires compétents nous ont remis un certificat attestant:

- a) Que les quantités ont été réellement comptées, pesées ou mesurées, ou bien estimées au bas mot quand il n'a été possible de les compter, peser ou mesurer, et
- b) Que la valeur d'inventaire est basée sur le prix des plus récentes factures des nouveaux matériaux, et qu'en fixant la valeur des matériaux usagés encore utilisables et de ceux démodés et au rebut, il a été tenu compte de leur état.

Un débit de \$33,000 a été porté aux frais d'exploitation pour faire concorder les chiffres du grand-livre avec cet inventaire.

Le compte matériaux et approvisionnements ne comprend pas les pièces de rechange capitalisées qui figurent au compte Propriétés et matériel. Le chiffre du bilan est le montant net après avoir appliqué une réserve de \$100,000 en prévision de perte possible sur les stocks de matériaux en excédent des besoins normaux.

Le compte Divers, sous la rubrique Disponibilités, consiste de \$16,000 dépensés en travaux en cours et à porter au débit des comptes de matériaux et récupération en suspens de \$299,000.

Les placements du fonds d'assurance consistent en valeurs du Gouvernement du Canada et du Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada (garanties par le Gouvernement du Canada) ainsi qu'en fonds liquides et diverses disponibilités. Le cours de ces valeurs à la fin de l'année était inférieur de \$51,000 à la valeur comptable calculée au prix de revient.

Les immobilisations figurent au prix de revient.

Réserves

La réserve pour assurance s'élève à \$2,746,000, non compris le montant approximatif de \$368,000 mis de côté pour les gros sinistres en suspens.

La réserve pour revision s'applique à l'avion *North Star* M1. Les crédits proviennent des montants mensuels débités aux frais d'exploitation mentionnés plus haut, et du montant récupéré sur un avion irréparablement endommagé. Les prélèvements sur la réserve ont servi à payer les pièces de rechange interchangeables ainsi que les frais de revision et de reconversion subis jusqu'à la date du bilan en vertu de l'engagement de remettre au Gouvernement les cinq autres avions et leurs pièces de rechange. Nous avons reçu un certificat attestant que le solde de la réserve au 31 décembre 1948 suffira pour tout ce qui reste à payer sous ce rapport.

Les nouveaux crédits versés aux frais de recherches et d'études ont transformé en compte créditeur le compte débiteur figurant au bilan de l'an dernier.

Dans les cas de monnaies étrangères, les comptes du bilan des Lignes aériennes sont généralement convertis comme suit:

- a) Dollars des États-Unis—au taux du pair du dollar.
- b) Livres sterling—au taux de \$4.04 la livre.

Les montants mentionnés au présent rapport sont exprimés en milliers de dollars.

Veillez agréer, monsieur le ministre, l'assurance de notre considération très distinguée

GEORGE A. TOUCHE & CO.

Le très hon. M. HOWE: Il y a sous la rubrique État des revenus un paragraphe qui traite de la dépréciation et de l'entretien; est-ce ce dont vous parlez?

M. BENNETT: La page I de notre rapport traite de la dépréciation et de l'entretien.

M. LOCKHART: Y a-t-il beaucoup de différence entre les *DC3* et les autres avions?

M. MCGREGOR: Oui, le *DC3* est un avion qui est en service depuis plus de 10 ans.

M. LOCKHART: Je constate que la période est presque le double dans le cas des autres.

M. MCGREGOR: Oui. La durée de 4 ans a commencé à l'époque où ils ont été mis au service à titre d'avions sujets à revision.

M. FULTON: Que figure sous la rubrique placements dans les filiales?

M. MCGREGOR: Cela se rapporte aux lignes aériennes à Goose-Bay où il existe des installations d'hôtels le reste est constitué de petits placements dans des associations de trafic et ainsi de suite.

M. FULTON: Le ministre de la Défense nationale a parlé l'autre jour à la Chambre du prêt d'avions fait par Air-Canada au C.A.R.C., ou du prêt inverse, ou peut-être des deux choses.

Le très hon. H. HOWE: Six avions non munis d'un régime de pression ont été construits pour le C.A.R.C., avant les avions destinés à Air-Canada. Ils ont été prêtés à Air-Canada, en vue de remplacer les *Lancasters* vieillissants.

M. FULTON: A-t-on fait payer quelque chose pour ce prêt?

Le très hon. M. HOWE: Nous avons fixé un loyer mensuel, dont j'ignore le montant exact.

M. MCGREGOR: Ce montant était de \$8,000, destinés à couvrir les frais de changement nécessaire de la part d'Air-Canada, avant qu'elle rende ces avions au C.A.R.C.

Le très hon. M. HOWE: Air-Canada devait installer de nouveaux moteurs et, avant de rendre les avions, en faire une revision complète pour les mettre à la hauteur des exigences du C.A.R.C.

M. FULTON: Je demande si aucun prix régulier n'a été fait pour l'usage de ces avions.

Le très hon. M. HOWE: Aucun.

M. MCGREGOR: M. Fulton veut probablement parler, monsieur, des deux avions qui ont été transférés au C.A.R.C. et des autres qui ont été transférés à Air-Canada, proportion qui a été plus tard renversée.

M. FULTON: S'il y avait eu un prix à payer, votre solde comptable ou du moins l'actif de votre bilan pour 1948 aurait accusé une différence, n'est-ce pas? Le rapport des vérificateurs ne l'indiquerait-il pas?

Le très hon. M. HOWE: Oui, mais ces avions n'ont été utilisés que pendant environ cinq mois de l'année 1948. Savez-vous quand ils ont été retirés du service, monsieur McGregor?

M. MCGREGOR: En mars ou en avril.

Le très hon. M. HOWE: Ils n'ont été utilisés que pendant deux ou trois mois de l'année 1948.

M. NICHOLSON: Quand les *North Star* ont-ils été mis en service?

M. MCGREGOR: En mai 1947.

M. NICHOLSON: Combien d'entre eux?

M. MCGREGOR: Les six dont parlait M. Howe ont été mis en service sur la ligne de l'Atlantique.

M. MILLER: Comment calculez-vous la réserve fixée pour leur dépréciation?

M. MCGREGOR: Cela dépend de la ligne. Pour chaque avion, on établit une même réserve répartie directement sur une période de sept ans, à partir de la mise en service. Comme le signale le rapport, il y en a maintenant onze en service sur les lignes d'outre-mer et neuf sur la ligne transcontinentale. Il y en aura bientôt dix sur les premières et dix sur la seconde, puis on en reviendra aux chiffres précédents pendant l'été.

M. MUTCH: Vous échelonnez la réserve pour dépréciation directement, sur une période de sept ans?

M. MCGREGOR: Pas dans tous les cas. C'est notre méthode actuelle de calculer la réserve pour dépréciation des *North Star*.

M. MUTCH: Mais c'est une méthode que vous employez?

M. MCGREGOR: Oui.

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

M. FULTON: Sur quel compte la vente des *Lodestar* est-elle imputée?

M. BENNETT: Sur le compte spécial, provisoirement, à l'heure actuelle.

M. FULTON: S'agit-il bien d'un compte spécial?

M. BENNETT: Oui.

M. FULTON: Cette vente figure-elle quelque part au bilan?

M. BENNETT: Oui, sous la rubrique de l'actif, au poste de \$299,000 prévu au compte Récupération en suspens.

M. MILLER: A quelle page de votre rapport?

M. BENNETT: A la page 2. Il s'agit du chiffre net.

M. FULTON: Ce montant finira-t-il pas être compensé par la réserve acquise pour dépréciation?

M. BENNETT: Non, la mise de fonds originale représentée par ces avions plus la réserve pour dépréciation accrue à ce jour, a été retirée du compte de capital et imputée au compte Récupération en suspens, comme crédit résultant du profit touché sur les ventes déjà effectuées. Quand la transaction sera terminée et qu'on aura payé le reliquat résultant de la vente des *Lockheed*, des *DC3* et des pièces et moteurs Pratt-Whitney, les sommes seront imputées sur le compte d'exploitation. Il est prévu, je crois, que leur vente donnera un léger profit.

M. MAY: Non, nous nous attendons à y perdre \$32,000, perte nette qui a été portée aux comptes de 1948. Le produit des ventes a été porté en compte et les \$299,000 seront convertis en espèces.

M. FULTON: Mais les \$299,000 figureront aux disponibilités?

M. MAY: Je puis dire que les avions mis au rancart ont une valeur de \$3,401,000, les fonds d'exploitation retirés, une valeur de \$381,000, soit un total de \$3,783,000. La réserve pour dépréciation nous a donné une somme de \$3,295,000 en récupération nette, y compris la somme de \$299,000, ce qui donne \$456,000 et laisse une perte de \$32,000, que nous avons déduite pour solder le compte.

M. MILLER: Vous additionnez les deux montants des réserves pour dépréciation, et voilà le résultat?

M. MAY: Oui, et nous estimons que notre comptabilité est assez exacte quand le solde d'un compte de près de 4 millions de dollars reste en deça de \$32,000.

M. FULTON: Et ce solde figure à l'actif du bilan?

M. MAY: Oui, il y figurera comme disponibilité en caisse, au lieu de rester au compte où il est maintenant.

M. MILLER: Lequel est-ce?

M. BENNETT: Le compte Divers, sous la rubrique Disponibilités, page 20 du rapport.

M. FULTON: La réserve annuelle établie pour la dépréciation des moteurs a-t-elle été la même que pour les avions?

M. MCGREGOR: Non en ce qui concerne les moteurs en usage sur des avions particuliers. La réserve établie pour les moteurs Merlin s'échelonne sur sept ans, mais pour d'autres la période prévue est plus courte et dépend du modèle et de son usage.

M. FULTON: Si je demande ce renseignement, c'est parce que la page 26 du rapport donne, sous la rubrique Dépréciation des avions, les postes suivants: avions, moteurs d'avions, pièces de rechange des avions et autre équipement des avions.

M. MCGREGOR: Leurs comptes d'immobilisations sont indiqués séparément et celui des hélices l'est aussi.

M. FULTON: Mais ils sont tous englobés dans la même rubrique, Dépréciation des avions.

M. MCGREGOR: C'est exact, ils sont tous soumis au même taux de dépréciation.

M. FULTON: Alors, pourquoi séparer les postes?

M. MCGREGOR: A vrai dire, je l'ignore.

M. MAY: Il n'est vraiment pas nécessaire, je crois, de les séparer. L'habitude moderne est d'attribuer la même durée à toutes les parties ou toutes les pièces de rechange de l'avion. L'habitude d'autrefois était d'établir la moins-value des moteurs d'après le nombre de leurs heures de marche, mais cette habitude est en train de disparaître et l'on établit couramment aujourd'hui, pour les moteurs, les hélices et les pièces, le même taux de dépréciation que pour les avions eux-mêmes.

M. FULTON: Grouper ces postes sous la même rubrique vous ferait-il gagner du temps et de l'argent?

M. MAY: Cela aurait peu d'importance.

M. FULTON: Vos frais de comptabilité ne diminueraient pas?

M. MAY: Oh! non.

M. MILLER: Et à propos de l'installation d'un moteur neuf dans l'un de vos avions?

M. MCGREGOR: Quand nous achetons un groupe d'avions, nous achetons du même coup tous les moteurs qu'il faudra pour les faire marcher, puis les moteurs sont revisés et leurs pièces remplacées régulièrement, afin que tous les moteurs aient une durée aussi longue que celle des avions. Par exemple, nous disposons de 153 moteurs destinés aux 20 avions neufs en service maintenant.

M. MILLER: Le prix d'un moteur neuf est-il imputé sur le passif du compte d'exploitation?

M. MCGREGOR: Non, sur le passif du compte capital. Notre habitude actuelle est d'attribuer environ six moteurs par avion.

M. MOORE: Vos techniciens donnent-ils la préférence au vieux moteur Rolls Royce ou au nouveau moteur Pratt-Whitney?

M. MCGREGOR: Vous parlez de ceux qu'ils utilisent?

M. MOORE: Oui.

M. MCGREGOR: Leur différence est un peu comme celle des pommes et des oranges. Leurs pièces et leur utilisation sont différentes. Je puis dire que nous n'installons jamais de moteur Pratt-Whitney sur un avion DC3. Ce moteur fournit une puissance équivalant environ aux deux tiers de celle fournie par le moteur Rolls Royce qui fait marcher maintenant nos avions *North Star*.

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

Êtes-vous d'accord d'adopter le rapport?

Adopté.

Messieurs, je désire remercier, au nom du Comité, M. McGregor et son personnel d'avoir répondu aux questions posées par les membres, pendant les deux ou trois jours où ils ont été présents ici.

J'ajouterai ceci. D'après les journaux, il pourrait y avoir une élection à l'avenir, je ne sais pas exactement quand. Mais nous avons acquis une certaine expérience cette année en matière de travaux de comité. Certaines

difficultés ont surgi. J'espère donc que ceux des membres qui reviendront prendre leur place au Comité, après l'élection, advenant qu'elle ait lieu, mettront le président au courant des quelques difficultés que nous avons rencontrées cette année. Si j'ai pris quelque décision mal fondée, c'est sans le vouloir; je vous en fais part simplement, au cas où vous reviendriez tous ici, sauf moi.

M. FULTON: Nous faites-vous vos adieux, monsieur le président?

M. MAYBANK: Monsieur le président, avant votre départ, au nom de MM. Mutch et Viau (et j'en suis sûr au nom de MM. Fulton et Miller, bien que je ne leur ai aie pas parlé), je voudrais me dire heureux de la manière dont les dirigeants d'Air-Canada, et surtout M. McGregor, nous ont présenté toutes les affaires de leur compagnie, et de la courtoisie qu'ils ont montrée en soutenant la controverse, bien que j'aie moi-même critiqué ou disputé longuement leur manière de procéder. Je désire déclarer que j'ai le plus grand respect pour chacun des dirigeants et pour la compagnie elle-même. Je suis bien certain que mes paroles expriment la pensée des personnes susmentionnées. Je pourrais sans doute aller plus loin, mais j'ai choisi de parler seulement au nom de ceux qui ont tous été de mon bord dans la discussion. J'aimerais quitter cette séance en effaçant, par quelques bonnes paroles, tout sentiment de mésentente qui aurait pu éclater. Tel est le but de ces quelques mots.

Le Comité s'ajourne *sine die*.

1949

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE
LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 6

Séance du jeudi 28 avril 1949

TROISIÈME RAPPORT

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

1949

PROCÈS-VERBAL

Salle 430, Chambre des communes,

JEUDI, 28 avril 1949.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à huit clos à 4 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Présents: MM. Bourget, Clark, Emmerson, Hazen, LaCroix, Lockhart, Maybank, McCulloch (*Pictou*), Mutch, Nicholson, Reid, Viau.

Le Comité étudie le projet d'un rapport à la Chambre.

Sur la proposition de M. McCulloch (*Pictou*), le projet de rapport avec certaines modifications est adopté en tant que troisième rapport et il est ordonné de le soumettre à la Chambre.

Le président remercie les membres de leur assiduité au cours de la session.

Sur la proposition de M. Reid, le Comité s'ajourne *sine die*.

Le secrétaire du Comité,

ANTOINE CHASSÉ.

COMITÉ SESSIONNEL DES CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE
MARCHANDE QUE L'ÉTAT POSSÈDE, EXPLOITE ET CONTRÔLE
1949

Question posée par M. H. R. Jackman

Savez-vous combien d'étudiants d'universités vous avez employés en 1948; combien parmi ces techniciens étaient des diplômés en sciences ou en génie?

Réponse

Depuis 1948 le National-Canadien a accepté 46 étudiants d'universités pour des postes permanents, dont 32 étaient des diplômés en sciences ou en génie.

RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI 29 avril 1949.

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

TROISIÈME RAPPORT

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par la Chambre le 22 mars 1949, votre Comité a été saisi des questions suivantes:

1. Les rapports annuels pour 1948 des chemins de fer nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, et ainsi que le rapport des vérificateurs au Parlement à l'égard des chemins de fer nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*;

2. Le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année civile terminée le 31 décembre 1948, et le rapport des vérificateurs au Parlement à l'égard des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice terminée le 31 décembre 1948;

3. Rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1948;

4. Budget des dépenses des chemins de fer nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour l'année civile 1949.

Votre Comité a tenu treize séances dont onze ont été consacrées à l'étude des questions énumérées ci-dessus et à l'audition de témoignages y afférents.

Le rapport annuel des chemins de fer nationaux du Canada pour 1948 accuse un revenu d'exploitation de \$11,297,109.39. Toutefois les intérêts sur la dette consolidée due au public et sur les emprunts de l'État s'élèvent respectivement à \$23,202,817.69 et \$21,627,032.82, d'où un déficit de \$33,532,741.12. Le rapport annuel a été adopté à l'unanimité.

Le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour l'année civile 1948 montre un bénéfice d'exploitation de \$644,105.53 auquel s'est ajoutée une somme de \$83,733.06 provenant des Revenus du fonds de remplacement des vaisseaux. Déduction faite des intérêts sur les obligations entre les mains du public (\$470,000) et des intérêts sur les avances de l'État (\$93,794.16) il reste un surplus de \$166,044.43. Ledit rapport annuel a été adopté à l'unanimité.

Le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année 1948 accuse un déficit net de \$1,183,022 pour les services nord-américains et un déficit de \$1,750,218 pour les *Trans-Canada Air Lines (Atlantic) Limited*. Ce rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Comité a également étudié et adopté à l'unanimité le rapport des vérificateurs au Parlement à l'égard des chemins de fer nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*, des lignes aériennes Trans-Canada de même que le rapport du Trust des titres des chemins de fer nationaux du Canada pour 1948.

Après examen approfondi, a été également adopté à l'unanimité le budget des dépenses des chemins de fer nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* pour l'année civile 1949,

Votre Comité constate que le budget d'exploitation du National-Canadien pour l'année 1949 prévoit, pour l'ensemble du réseau, des recettes d'exploitation brutes de \$520,900,000, ce qui représente une augmentation appréciable sur celles de 1948, et s'établit à plus du double de ce que les chemins de fer considéraient comme recettes normales avant la guerre. A noter, cependant, que le budget estimatif de 1949 ne tient pas compte des recettes supplémentaires susceptibles d'échoir au réseau par suite de l'augmentation de tarifs-marchandises faisant actuellement l'objet d'une enquête de la part de la Commission des transports. Les dépenses d'exploitation sont estimées à \$494,300,000, ce qui laisse des recettes d'exploitation nettes de \$26,600,000. Les imputations nettes au compte du revenu sont estimées à \$18,290,000 les prévisions pour l'intérêt sur la dette consolidée due au public et pour l'intérêt sur les emprunts de l'État sont de \$22,833,000 et \$23,277,000 respectivement, ce qui donne un déficit net estimé à \$37,800,000.

Le budget des immobilisations du réseau pour 1949 comprend les éléments suivants: additions et améliorations, \$24,500,000 matériel neuf, \$8,700,000; embranchement de Barraute, \$612,890; acquisition de valeurs et remboursement d'obligations, \$1,692,000, soit un total de \$35,504,890. Comme des disponibilités provenant des réserves pour dépréciation et amortissement de l'escompte et affectables en contre-partie de cette somme s'élèvent à \$15,738,000, il reste donc en fait d'exigences en immobilisations une somme nette de \$19,766,890.

Le déficit d'exploitation net des *Canadian National (West Indies) Steamships* pour l'année civile 1949 est estimé à \$360,000.

Votre Comité a aussi examiné le compte consolidé du revenu du chemin de fer de la baie d'Hudson pour les années 1948-1949 et 1947-1948.

La tâche du comité a été grandement facilitée par les explications et renseignements obtenus de MM. R. C. Vaughan, président du conseil d'administration et des chemins de fer nationaux du Canada, N. B. Walton, C.B.E. et T. H. Cooper, vice-présidents, ainsi que de M. G. R. McGregor, président des Lignes aériennes Trans-Canada.

Ci-joint un exemplaire du compte rendu des témoignages recueillis par votre Comité.

Le président,
S. M. CLARK.



