



J CANADA. PARL. C. DES C.  
103 COM. PERM. DES CHEMINS DE  
H72 FER ET DE LA MARINE MAR-  
1943/44 CHANDE ...  
C44 Procès-verbaux et tém.

A4 DATE	NAME - NOM









SESSION DE 1943  
CHAMBRE DES COMMUNES

---

COMITÉ PERMANENT

des

# CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Que l'État possède, exploite et contrôle

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

FASCICULE N° 1

---

SÉANCES DES LUNDI 29 MARS ET

MARDI 30 MARS 1943

---

TÉMOINS:

- M. H. J. Symington, K.C., directeur et président des Lignes aériennes Trans-Canada.
- M. Geo. Herring, surintendant en chef des services aériens et terrestres au ministère des Postes.
- M. O. A. Matthews, de la maison de vérificateurs George A. Touche & Co.

OTTAWA  
EDMOND CLOUTIER  
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI  
1943



## ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le lundi 15 février 1943.

*Ordonné:* Que chaque Comité permanent soit autorisé à étudier et à examiner toutes les affaires et les questions que lui soumettra la Chambre; à faire rapport, à l'occasion, de ses constatations et opinions; et à envoyer quérir personnes, écrits et documents.

*Copie conforme.*

*Le greffier de la Chambre,*  
ARTHUR BEAUCHESNE.

---

Le mardi 2 mars 1943.

*Ordonné:* Que l'article 63 du Règlement de la Chambre des communes relatif à l'institution des comités permanents de la Chambre, soit modifié en ajoutant aux comités permanents de la Chambre, pour la présente session, un comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande, que l'Etat possède, exploite et contrôle auquel seront déferés les comptes, les prévisions budgétaires et les projets de lois qui auront trait, pendant la présente session, aux chemins de fer Nationaux du Canada, à la *Canadian National (West Indies) Steamships*, aux Lignes aériennes Trans-Canada, pour que le Comité les étudie et fasse rapport à la Chambre; pourvu, toutefois, que rien, dans la présente motion, ne soit interprété comme restreignant en aucune manière le droit complet de discussion au Comité des Subsidés; et que ledit Comité se compose de: MM. Donnelly, Dubuc, Durocher, Emmerson, Ferland, Gray, Hanson (*Skeena*), Harris (*Danforth*), Hazen, Howden, Howe, Jackman, Lockhart, McCulloch, Maybank, Nicholson, Parent, Pouliot, Roebuck, Ross (*Middlesex-Est*), Sander-son, Shaw et Sissons.

*Copie conforme.*

*Le greffier de la Chambre,*  
ARTHUR BEAUCHESNE.

---

Le mercredi 17 mars 1943.

*Ordonné:* Que M. Hanson (*York-Sunbury*) remplace M. Hazen comme membre dudit Comité.

*Copie conforme.*

*Le greffier de la Chambre,*  
ARTHUR BEAUCHESNE.

---

Le mercredi 24 mars 1943.

*Ordonné:* Que M. Michaud remplace M. Howe comme membre dudit Comité.

*Ordonné:* Que le rapport annuel des directeurs des Lignes aériennes Trans-Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1942, soit soumis audit Comité.

*Copie conforme.*

*Le greffier de la Chambre,*  
ARTHUR BEAUCHESNE.

Le LUNDI 29 mars 1943.

*Ordonné:* Que le budget financier des chemins de fer nationaux du Canada et de la *Canadian National Steamships (West Indies), Limited*, déposé aujourd'hui, en même temps que les rapports annuels pour l'année 1942, déposé aujourd'hui, à savoir: Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada; *Canadian National (West Indies), Steamships, Limited*; Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada; Rapport de George A. Touche and Company, vérificateurs des comptes du Réseau National, etc., soit transmis audit Comité, avec les articles suivants du budget des dépenses de 1943-44:

Vote No 385—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.—Chemins de fer Nationaux du Canada.

Vote No 386—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.—Chemins de fer autres que le Canadien-National.

Vote No 405—*Canadian National Steamships (West Indies), Limited*—Aide financière.

Vote No 406—Bac transbordeur et termini de l'Ile du Prince-Edouard—Déficit, 4943.

*Copie conforme.*

Le greffier de la Chambre,  
ARTHUR BEAUCHESNE.

---

Le MERCREDI 31 mars 1943.

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

*Ordonné:* Que le quorum dudit Comité soit réduit de 12 à 8 membres.

*Ordonné:* Qu'il soit permis audit Comité de siéger pendant les séances de la Chambre.

*Copie conforme.*

Le greffier de la Chambre,  
ARTHUR BEAUCHESNE.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le LUNDI 29 mars 1943.

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

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

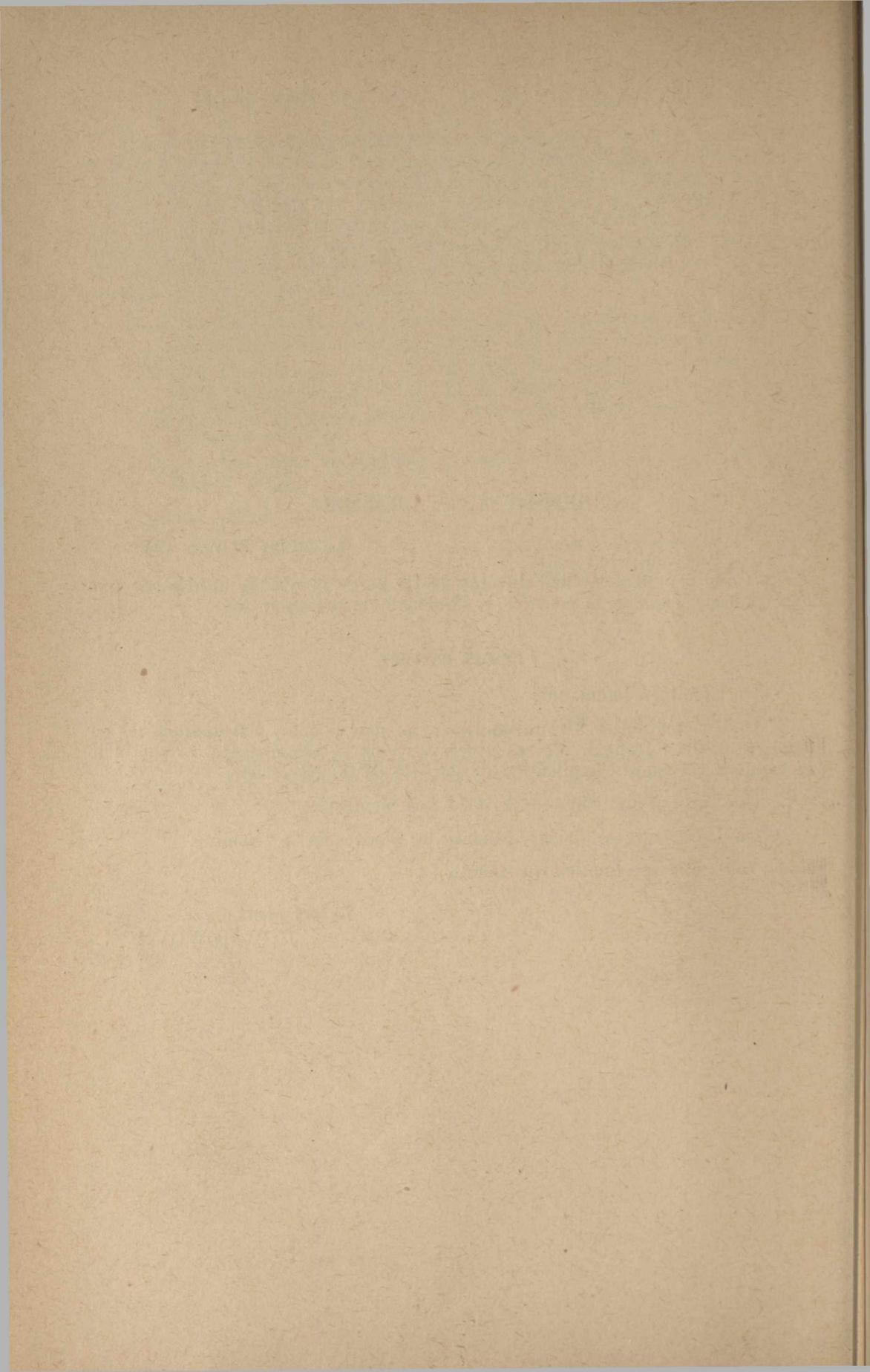
1. Qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 en français, de ses procès-verbaux et témoignages, et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 64 du Règlement.

2. Que son quorum soit réduit de 12 à 8 membres.

3. Qu'il soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

Le tout est respectueusement soumis.

*Le président,*  
J. P. HOWDEN.



## PROCÈS-VERBAUX

Le LUNDI 29 mars 1943.

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

*Présents:* MM. Donnelly, Dubuc, Emmerson, Hanson (*Skeena*), Hanson (*York-Sunbury*), Howden, Jackman, McCulloch, Michaud, Nicholson, Ross (*Middlesex-Est*), Sanderson, Sissons.

L'honorable M. Howe, ancien ministre des Transports, est également présent.

*Sont aussi présents:* le commandeur C. P. Edwards, sous-ministre des Transports; M. R. C. Vaughan, président du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada; M. H. Symington, K.C., président des lignes aériennes Trans-Canada; M. George Herring, surintendant en chef des services aériens et terrestres, ministère des Postes, et M. O. A. Matthews, de la maison de vérificateurs George A. Touche & Co.

Sur la proposition de M. Hanson (*Skeena*), appuyée par M. Hanson (*York-Sunbury*), M. Howden est élu président.

M. Howden prend le fauteuil et remercie les membres de l'honneur qui lui est conféré.

Sur la proposition de M. McCulloch, il est

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

Sur la proposition de M. Hanson (*Skeena*), il est

*Résolu:* Que le Comité demande l'autorisation de faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses procès-verbaux et des témoignages.

Sur la proposition de M. Donnelly, il est

*Résolu:* Que la Chambre soit priée de réduire le quorum du Comité de 12 à 8 membres.

Le Comité commence l'étude du rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1942.

M. Symington lit à même le rapport et est interrogé sur sa teneur. M. O. T. Larson, vice-président, et M. T. H. Cooper, contrôleur, lui prêtent leur concours.

Au début du témoignage de M. Symington, une discussion s'engage sur l'opportunité de publier les traitements des dirigeants de l'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada, et M. Hanson (*York-Sunbury*) propose que ces traitements soient divulgués au Comité.

La proposition est mise aux voix et rejetée.

M. Symington dépose au cours de son interrogatoire un exemplaire des règles et règlements en vigueur le 1er janvier 1943.

M. Herring répond à des questions concernant le service postal aérien.

A 1 heure de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

*Le secrétaire du Comité,*  
R. ARSENAULT.

Le MARDI 30 mars 1943.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle se réunit à onze heures du matin, sous la présidence de M. Howden.

*Présents:* MM. Donnelly, Dubuc, Emmerson, Ferland, Gray, Hanson (*Skeena*), Hanson (*York-Sunbury*), Harris (*Danforth*), Howden, Jackman, Lockhart, McCulloch, Michaud, Nicholson, Parent, Pouliot, Ross (*Middlesex-Est*), Sanderson, Sissons L'honorable M. Howe, ancien ministre des Transports, est également présent.

*Sont aussi présents:* Le commandeur C. P. Edwards, sous-ministre des Transports; M. R. C. Vaughan, président du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada; M. H. J. Symington, K.C., président des Lignes aériennes Trans-Canada, et autres fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada et des Lignes aériennes Trans-Canada; M. George Herring, surintendant en chef des services aériens et terrestres, ministère des Postes, et M. O. A. Matthews, de la maison de vérificateurs George A. Touche & Co.

M. Symington reprend la lecture de son rapport annuel aux actionnaires des Lignes aériennes Trans-Canada, et est interrogé de nouveau sur sa teneur. M. O. T. Larson, vice-président, et M. T. H. Cooper, contrôleur, lui prêtent leur concours.

Au cours du témoignage de M. Symington, M. Matthews est interrogé brièvement au sujet du compte de dépréciation.

Sur la proposition de M. Jackson, il est résolu que les parties connexes des traités entre le Canada et l'Empire britannique ou des pays étrangers qui se rapportent au transport aérien soient incorporées aux procès-verbaux de la présente séance. (Voir Appendice "A".)

Sur la proposition de M. Pouliot, il est résolu que tous les règlements des Lignes aériennes Trans-Canada soient imprimés sous forme d'appendice aux procès-verbaux de la présente séance. (Voir Appendice "B".)

M. Symington ayant terminé la lecture de son rapport aux actionnaires, il est proposé et convenu qu'un détail de "l'état des revenus" soit préparé pour les membres du Comité avant la prochaine séance.

A 1 heure, le Comité s'ajourne au mercredi 31 mars, à onze heures du matin.

*Le secrétaire du Comité,*  
R. ARSENAULT.

## TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

le 29 mars 1943.

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

Le PRÉSIDENT: Messieurs les membres du Comité, je vous remercie bien cordialement de la marque de courtoisie que vous m'avez témoignée en cette circonstance. Je déclare la séance ouverte.

Messieurs, puis-je faire observer que les fonctionnaires du réseau de transport ont indiqué que tout comme l'an dernier, ils sont à court de personnel et très pris par leur travail régulier, et ils voudraient, si la chose est possible, que le Comité expédie la revue du rapport. Cela ne veut pas dire que le rapport ne devrait pas être étudié de façon réfléchie, mais il existe des moyens d'épargner du temps. Autant que possible, nous voudrions expédier l'étude de ce rapport.

Avant de nous mettre à la tâche, nous devons décider si nous désirons demander la permission de siéger pendant les séances de la Chambre, et prendre une décision quant à l'impression des délibérations. D'habitude, une couple de résolutions sont présentées aux premiers stades des délibérations, et c'est à ce sujet que je ferai maintenant quelques observations. La première résolution qui m'est soumise porte que le Comité demande la permission de siéger pendant les séances de la Chambre.

L'hon. M. HANSON: En proposez-vous l'application immédiatement, cet après-midi, par exemple? Nous avons les résolutions budgétaires, comme vous le savez, et nous devons les étudier quelque peu.

Le PRÉSIDENT: Il appartient au Comité d'en décider.

L'hon. M. HANSON: Devons-nous trancher la question maintenant?

M. DONNELLY: Nous pouvons demander la permission aujourd'hui.

L'hon. M. HANSON: Oui, mais différons quelque peu l'application.

L'hon. M. MICHAUD: Présentons la résolution aujourd'hui afin qu'elle soit opérante demain.

M. McCULLOCH: Je présente une résolution à cet effet.

M. DONNELLY: Je l'appuie.

La résolution est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Puis, il y a la question de l'impression. On me remet une résolution à l'effet que le Comité demande la permission de faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses procès-verbaux et des témoignages et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 64 du Règlement.

L'hon. M. HANSON: Devez-vous obtenir la permission de John Thompson?

M. HANSON (*Skeena*): Je propose cette résolution.

M. McCULLOCH: Je l'appuie.

La résolution est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Maintenant pour ce qui regarde le quorum, on m'informe que le quorum officiel est de douze.

M. DONNELLY: Combien de membres le Comité compte-t-il?

Le PRÉSIDENT: Vingt-trois. Le Comité a éprouvé des difficultés à commencer ses délibérations l'an dernier par suite d'un manque de quorum, et nous l'avons réduit à dix.

L'hon. M. MICHAUD: La résolution portait: Résolu que le quorum dudit comité soit réduit de douze à huit.

Le PRÉSIDENT: Tranchez-vous la question maintenant ou bien voulez-vous passer outre pour le moment.

L'hon. M. HANSON: Il nous faudra adopter une résolution à ce sujet.

M. DONNELLY: Je propose que le quorum soit réduit de douze à huit.

M. EMMERSON: J'appuie cette résolution.

La résolution est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il vous appartient en tant que Comité de décider de l'ordre du programme, mais nous ne sommes saisis que d'un rapport cet avant-midi, du rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada. Aussi, nous devons nécessairement l'aborder cet avant-midi. Règle générale, le Comité demande au président de lire les parties du rapport qu'il juge à propos, et suit le cours de son témoignage. Désirez-vous que le Comité procède de cette façon?

Quelques honorables DÉPUTÉS: Oui.

M. H. J. SYMINGTON, K.C., est appelé.

L'hon. M. HANSON: Puis-je poser une question à M. Symington avant qu'il commence la lecture de son rapport?

Le PRÉSIDENT: Oui.

L'hon. M. HANSON: La question que je voudrais poser se rapporte à la composition du conseil d'administration et des membres de la direction. Je constate que le conseil se compose de sept membres dont trois sont des représentants de ministères, M. Edwards, M. Wilson et M. Herring. Ce sont des fonctionnaires civils. Les quatre autres membres du conseil d'administration comprennent M. Vaughan, président des chemins de fer Nationaux du Canada, M. Symington, M. Gagnon et M. Northey. Ce sont tous des fonctionnaires de la compagnie. Est-ce là le principe du gouvernement, des chemins de fer Nationaux ou de ceux qui sont en charge? Est-ce le principe de ceux qui sont en charge de constituer le conseil d'administration entièrement de fonctionnaires du service civil et de dirigeants des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. SYMINGTON: Je crois que la Loi y pourvoit, monsieur Hanson. C'est le conseil des chemins de fer Nationaux du Canada qui en nomme quatre d'entre eux et le Gouverneur en conseil nomme les trois autres.

L'hon. M. HANSON: C'est la loi?

M. SYMINGTON: C'est la loi.

L'hon. M. HANSON: Très bien, cela répond à ma question. Puis, règle générale, les employés supérieurs de la compagnie sont tous des employés supérieurs des Chemins de fer Nationaux du Canada. Je suppose que l'on en agit ainsi pour éviter le chevauchement.

M. SYMINGTON: Non, monsieur.

L'hon. M. HANSON: En grande partie?

M. SYMINGTON: Non, indépendamment de moi-même, vous descendez l'échelle jusqu'à Hobbs, le secrétaire. Toutes les personnes préposées à l'exploitation ne sont pas associées à la compagnie de chemin de fer.

L'hon. M. HANSON: Non, l'exploitation effective n'en relève pas, mais le secrétaire et M. Cooper, le contrôleur et M. Baldwin, le vérificateur n'est pas un employé de chemin de fer?

M. SYMINGTON: Non.

L'hon. M. HANSON: M. Cowie est aux chemins de fer Nationaux?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: M. Fairweather?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: M. Thompson?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: M. Schofield?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Le docteur Dowd?

M. SYMINGTON: Oui. Nous avons fait des arrangements avec les représentants des chemins de fer pour obtenir leurs services; nous les payons et de cette façon, nous épargnons des frais généraux. Je puis vous donner la liste des montants alloués à chaque division. Je calcule que nous épargnons de \$60,000 à \$75,000 par an en frais généraux en nous servant de ces divisions des chemins de fer Nationaux du Canada plutôt que d'avoir deux services distincts.

L'hon. M. HANSON: C'est-à-dire qu'ils reçoivent une surpaye pour leurs services?

M. SYMINGTON: Non pas eux, mais la compagnie. Mettons que nous versions une contribution aux services médicaux des chemins de fer; nous contribuons \$5,000 pour les services du docteur Dowd, mais ce sont les services médicaux des chemins de fer Nationaux du Canada qui reçoivent cet argent, et non pas le docteur Dowd.

L'hon. M. HANSON: Est-ce que "nous" signifie Air-Canada?

M. SYMINGTON: Oui, Air-Canada.

L'hon. M. HANSON: Les services sont payés à la Compagnie et non pas aux fonctionnaires?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Vous opposez-vous à nous faire connaître le traitement de ces messieurs?

M. SYMINGTON: Ma foi.

L'hon. M. HANSON: Celui des hauts fonctionnaires?

M. SYMINGTON: Nous nous y sommes toujours opposés. Les administrateurs, comme moi-même, ne reçoivent rien, naturellement.

M. HANSON: Vous n'en n'avez pas besoin.

M. SYMINGTON: Ca, c'est une affaire d'opinion.

L'hon. M. HANSON: Je suppose que, sous le rapport de l'impôt sur le revenu, vous en avez besoin.

M. SYMINGTON: Oui; mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit.

L'hon. M. HANSON: Je suis de votre avis.

M. SYMINGTON: Nous n'avons pas l'habitude de publier les traitements de nos hauts fonctionnaires. Nous avons des concurrents et...

L'hon. M. HANSON: Vous n'avez pas de concurrents.

M. SYMINGTON: Du moins, ce n'est pas la coutume.

M. JACKMAN: Vous n'avez pas de concurrents.

M. SYMINGTON: Je crois que chaque année, le Comité a décidé de ne pas...

L'hon. M. HANSON: Cette compagnie appartient à la Couronne, ces fonctionnaires sont au service de l'Etat, et rien ne s'oppose à ce que leurs traitements ne soient pas publiés tout comme le mien.

M. SYMINGTON: Ma foi, je ne...

L'hon. M. HANSON: C'est au principe que je pense; il est insoutenable.

M. SYMINGTON: Je suis entre les mains du Comité ou du gouvernement. Il est vrai que Air-Canada est une compagnie de la Couronne puisqu'elle appartient aux chemins de fer Nationaux du Canada, mais ces derniers, à ma connaissance, n'ont jamais publié les traitements de leurs fonctionnaires.

L'hon. M. HANSON: Si, ils l'ont fait en 1934.

M. SYMINGTON: La compagnie a adopté ce principe.

L'hon. M. HANSON: La plupart des traitements étaient surprenants.

M. SYMINGTON: Cela se peut.

L'hon. M. HANSON: J'aimerais connaître les traitements de ces fonctionnaires.

L'hon. M. HOWE: Je suppose qu'en ce moment, vous voulez connaître la contribution des Lignes aériennes Trans-Canada au chemin de fer, n'est-ce pas?

L'hon. M. HANSON: Oh, non; c'est très limité. Je veux savoir ce que reçoivent ces fonctionnaires. Je suis en faveur des bons traitements. Je crois qu'en général les services de l'Etat ne paient pas suffisamment leurs bons fonctionnaires, mais je suis d'avis que le public a le droit de connaître ces traitements.

L'hon. M. HOWE: L'honorable député ne croit-il pas qu'il devrait demander ces renseignements au président du chemin de fer lorsqu'il témoignera? Après tout, leurs traitements ne sont pas payés par les Lignes aériennes Trans-Canada, et il me semble que M. Symington n'est pas la personne à qui il convient de demander ces renseignements.

M. SYMINGTON: Il veut connaître le traitement de M. Larson et des autres hauts fonctionnaires.

L'hon. M. HANSON: Je n'ai pas demandé quels étaient les traitements de M. Fairweather ou du docteur Dowd; je suppose qu'ils sont bien payés.

M. HANSON (*Skeena*): Ne devrions-nous pas terminer le rapport avant de discuter les traitements?

Le PRÉSIDENT: C'est tout à fait dans l'ordre. Je me demande seulement si notre Comité a le droit de mettre en question la ligne de conduite de la compagnie de chemin de fer.

L'hon. M. HANSON: Je ne mets pas en question les montants; je les approuverais probablement tous, mais je soulève la question du principe. Le public n'a-t-il pas le droit de connaître les traitements de ces hauts fonctionnaires?

Le PRÉSIDENT: C'est-à-dire, la compagnie a-t-elle le droit de cacher les traitements de ces fonctionnaires dans l'intérêt de ses affaires?

L'hon. M. HANSON: Cette compagnie appartient à l'Etat et elle n'a pas de concurrents.

M. SYMINGTON: Permettez-moi de vous dire que vous avez tout à fait raison; les compagnies de l'Etat ne sont pas payées suffisamment.

L'hon. M. HANSON: J'ai dit "les fonctionnaires civils".

M. SYMINGTON: Je suis d'avis que les fonctionnaires des compagnies de l'Etat, relativement parlant, ne sont pas assez payés.

L'hon. M. HANSON: C'est peut-être vrai.

M. SYMINGTON: Vous comprenez qu'il est quelquefois très difficile d'obtenir de bons fonctionnaires pour les postes inférieurs, avec l'idée de les faire avancer à des postes plus importants, si un comité parlementaire peut limiter leurs traitements ou si...

L'hon. M. HANSON: Je ne crois pas qu'un comité parlementaire se mêlerait de limiter leurs traitements.

M. SYMINGTON: Ou si leurs affaires personnelles sont discutées en public. Je crois que c'est un principe répréhensible. Je sais que je dois répondre au Comité, mais il me semble qu'une compagnie publique devrait, autant que possible, être administrée comme une compagnie privée, s'il faut qu'elle fasse concurrence...

L'hon. M. HANSON: Vous remarquerez, monsieur Symington, qu'aux Etats-Unis, les traitements d'administrateurs de compagnies privées sont maintenant publiés. La courbe tend à renseigner les actionnaires sur les dépenses. Nos fonctionnaires sont dans une autre catégorie, puisque jusqu'à un certain point, ils sont au service de l'Etat. En outre, si vous payez des traitements raisonnables, vous n'aurez pas besoin de craindre vos concurrents. A vrai dire, cette compagnie n'a pas de concurrents.

M. SYMINGTON: Si, elle en a.

L'hon. M. HANSON: Ma foi, dans un sens très limité.

M. SYMINGTON: Aux Etats-Unis, ce n'est pas parce qu'ils sont fonctionnaires de l'Etat. Si, en vertu des règlements de l'impôt sur le revenu, tous les salaires au Canada étaient publiés comme ils le sont aux Etats-Unis, naturellement, je ne m'opposerais pas à ce que les traitements de ces fonctionnaires soient publiés et discutés, mais notre pays n'a pas adopté cette ligne de conduite. Les traitements que nous recevons, vous et moi, dans notre emploi particulier ne sont pas publiés ou discutés en public, et je ne crois pas qu'on doive faire une différence pour la seule raison qu'un homme travaille pour une compagnie de la Couronne. Je ne crois pas qu'il doive être traité autrement qu'un homme qui travaille pour une compagnie privée.

L'hon. M. HANSON: Les traitements de tous les fonctionnaires civils au Canada sont publiés. La Chambre s'est fait soumettre les traitements de la Commission d'information en temps de guerre.

M. SYMINGTON: Cela s'applique peut-être aux emplois du service civil, mais ils sont un peu différents de ceux d'une compagnie privée.

L'hon. M. HANSON: Votre raisonnement est mal fondé; cette compagnie n'est pas une compagnie privée, puisque c'est une compagnie de l'Etat.

M. SYMINGTON: C'est une compagnie de l'Etat, mais elle traite avec le public comme n'importe quelle autre compagnie privée, et, à mon sens, il ne faut pas établir de différence si vous voulez qu'elle fonctionne bien.

L'hon. M. HANSON: Oh! oui.

Le PRÉSIDENT: Si vous proposez cette motion, nous devons nous occuper des renseignements.

L'hon. M. HANSON: Je les demande.

Le PRÉSIDENT: Si vous demandez ces renseignements et si vous proposez la motion, je la soumettrai au Comité.

L'hon. M. HANSON: J'aimerais bien que les autres membres du Comité expriment leur opinion.

M. HANSON (*Skeena*): Si vous obtenez ces renseignements au sujet des Lignes aériennes Trans-Canada, nous aurons le droit naturellement d'obtenir les mêmes renseignements concernant les chemins de fer Nationaux du Canada, et nous ne les avons jamais eus jusqu'ici.

L'hon. M. HANSON: Ce n'est pas cela que je demande.

M. HANSON (*Skeena*): Si vous les demandez au sujet d'une compagnie, et si vous les recevez, rien ne vous empêche de les demander au sujet d'une autre.

L'hon. M. HANSON: Attendez que nous en arrivions là.

M. HANSON (*Skeena*): Je ne crois pas que la compagnie rivale ait publié ces renseignements; à ma connaissance, C.P. ne nous a jamais fait part des traitements qu'il paie.

L'hon. M. HANSON: Vous n'avez pas le droit de les lui demander.

Le PRÉSIDENT: Si vous ne proposez pas de motion, et s'il n'y en a pas sur le bureau, nous allons continuer.

L'hon. M. HANSON: Si j'ai bien compris, votre décision est que nous n'obtiendrons pas les traitements.

Le PRÉSIDENT: Vous dites?

L'hon. M. HANSON: Si j'ai bien compris, nous n'obtiendrons pas les traitements.

Le PRÉSIDENT: C'est cela. Comme président, je puis seulement me conformer à ce qui s'est fait les années précédentes; à moins que vous ne veuillez proposer une motion.

L'hon. M. HANSON: Alors, je propose que—j'ai demandé au président de la compagnie s'il pouvait soumettre au Comité les traitements de ces hauts fonctionnaires.

M. SYMINGTON: Vous voulez dire que ceux qui sont payés par les Lignes aériennes?

L'hon. M. HANSON: Je ne demande pas les traitements de ceux qui sont employés par les chemins de fer Nationaux du Canada et qui ne reçoivent rien de cette compagnie.

M. DONNELLY: Vous voulez savoir le montant payé à cette compagnie par le compagnie mère?

L'hon. M. HANSON: Ce n'est pas ce que je demande en ce moment. M. Howe nous a dit qu'ils avaient versé une contribution dans les comptes—est-ce bien cela?

L'hon. M. MICHAUD: Non, il a parlé d'une économie.

M. JACKMAN: Il y a un montant précis payé par le T.C.A. au C.N., et vous avez dit que l'économie était dans les environs de \$60,000 à \$75,000. Autrement, le T.C.A. devrait payer ce montant à certains fonctionnaires. Je crois que M. Hanson veut connaître les sommes payées par le T.C.A. et le C.N. respectivement.

M. SYMINGTON: Je crois que je vous ai soumis un montant un peu trop élevé. D'après les renseignements que vient de me donner M. Cooper, le montant se chiffre à \$31,400. Voulez-vous les détails pour chaque division?

L'hon. M. HANSON: Non. C'est une très bonne chose. Maintenant, je voudrais connaître les traitements des hauts fonctionnaires qui sont payés directement par les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. JACKMAN: Monsieur le président, vous devez vous souvenir que, les années précédentes, les chiffres sur les traitements des directeurs du T.C.A. nous ont été soumis. Vous dites que le situation est tout à fait différente lorsqu'ils s'agit de fonds publics plutôt que de fonds privés.

L'hon. M. HOWE: Je tiens à signaler que tout en étant une compagnie de la couronne, cette compagnie est tout de même une filiale des chemins de fer Nationaux du Canada.

L'hon. M. HANSON: Cela a déjà été dit.

L'hon. M. HOWE: J'en doute fort. J'aimerais bien voir un seul rapport de nos réunions au cours des dernières années dans lequel nous avons fait un exposé de ces traitements. J'ai assisté à presque toutes les séances de ce Comité qui traitaient des Lignes aériennes Trans-Canada et je ne me souviens pas d'un tel exposé.

Le PRÉSIDENT: Non, pas sur les Lignes aériennes.

L'hon. M. HANSON: Je vois que pour le transport du courrier, cette compagnie a reçu \$3,058,120.95 en 1941, et \$3,211,921.74 en 1942. Cet argent est payé directement ou indirectement par les contribuables du pays, soit en taxes, soit par l'entremise du ministère des Postes, de sorte que ce genre de service fournit une grande partie, au moins quarante pour cent, du total de l'état des revenus de cette compagnie. Pourquoi le public ne connaîtrait-il pas ces chiffres, puisque la compagnie lui appartient; pourquoi ne connaissons-nous pas la somme globale des frais d'exploitation?

M. SYMINGTON: Naturellement, sous ce rapport, monsieur Hanson, les Postes sont un ministère du gouvernement; elles paient aux Lignes aériennes Trans-Canada un certain montant pour le transport du courrier, et elles ont perçu du public \$6,000,000 pour payer le montant que vous avez mentionné.

L'hon. M. HANSON: Oui.

M. SYMINGTON: C'est le coût du service.

L'hon. M. HANSON: J'en conviens. Si ce service dépendait directement du ministère des Postes, nous pourrions obtenir tous ces chiffres à la Chambre.

M. SYMINGTON: Naturellement; mais les Lignes aériennes n'en sont pas pour cela une compagnie publique. Elles paient aussi les autres lignes aériennes pour le transport du courrier.

L'hon. M. HANSON: Nous savons tous deux de quoi il s'agit. Vous faites de l'escrime.

M. SYMINGTON: Non, je ne fais pas d'escrime.

L'hon. M. HANSON: Si, vous êtes un bon escrimeur; je vous ai observé.

M. SYMINGTON: Nous n'avons jamais eu à faire de l'escrime l'un contre l'autre.

L'hon. M. HANSON: Je me suis peut-être mal exprimé.

M. SYMINGTON: Je dois déclarer qu'à titre de chef de l'exploitation, je tâche de faire marcher cette compagnie d'une manière convenable. Je ne crois pas que le montant des salaires doive être révélé; mais il le sera, naturellement, si le Comité en juge autrement.

L'hon. M. HANSON: Vous refusez de révéler ces salaires.

M. SYMINGTON: Non, je ne refuse pas. Je dis que cette révélation me paraît une faute, et que je souhaite ne pas la commettre. Mais si le Comité l'ordonne, ce sera fait.

L'hon. M. HANSON: Bien; c'est une autre question. Je propose que les salaires soient révélés au Comité.

M. JACKMAN: J'appuie cette proposition.

Le PRÉSIDENT: Je déclare la proposition rejetée, à mains levées. Cette question étant réglée, nous allons examiner le rapport. Monsieur Symington, par quelle partie voulez-vous commencer?

M. SYMINGTON: Je lirai le texte entier.

Le PRÉSIDENT: Très bien, nous lisons le rapport en entier.

L'hon. M. HANSON: Paragraphe par paragraphe?

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez interrompre où vous voulez.

L'hon. M. HANSON: Tous les membres du Comité l'ont probablement déjà lu.

Le PRÉSIDENT: Commencez, monsieur Symington.

M. SYMINGTON:

MONTRÉAL, 16 mars 1943.

Aux actionnaires:

Le Conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1942.

L'importance grandissante des services rendus au pays par votre Compagnie a été démontrée de nouveau au cours de l'année écoulée. Le volume de courrier et de messageries, ainsi que le nombre de passagers, a augmenté considérablement, si bien que pour satisfaire aux besoins il a fallu prolonger les routes aériennes et augmenter le nombre d'envolées. Parcourant le Canada d'un océan à l'autre, Air-Canada est un facteur essentiel de développement et une puissante organisation de temps de guerre.

## RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION

	1942	1941	Augmentation
Recettes d'exploitation .....	\$7,337,318.60	\$5,807,794.03	\$1,529,524.57
Frais d'exploitation .....	6,628,399.32	5,306,136.00	1,322,263.32
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Impôts et intérêts .....	708,919.28	501,658.03	207,261.25
	214,004.25	199,221.24	14,783.01
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Surplus .....	\$ 494,915.03	\$ 302,436.79	\$ 192,478.24

L'hon. M. HANSON: Nous pourrions nous arrêter ici. Dans quelle proportion le trafic voyageurs est-il dû à la guerre?

M. SYMINGTON: On ne peut le dire d'une manière précise. Mais nous nous renseignons sur la raison pour laquelle chaque passager voyage par avion — les priorités l'indiquent bien — et nous évaluons à soixante-dix pour cent la proportion de ceux qui voyagent pour des raisons de guerre.

L'hon. M. HANSON: Il s'agit du trafic-voyageurs?

M. SYMINGTON: Il s'agit des voyageurs.

L'hon. M. HANSON: Quel est le total du trafic-voyageurs?

M. SYMINGTON: Le total du trafic-voyageurs — je vous donnerai ce chiffre.

L'hon. M. HANSON: Le rapport, à la page 15, indique 104,446 passagers en 1942.

M. SYMINGTON: Et \$3,065,452.96 de recettes.

L'hon. M. HANSON: Et soixante-dix pour cent de cela...

M. SYMINGTON: Soixante-dix pour cent de ces voyages, autant que nous puissions en juger, se rapportent à la guerre.

L'hon. M. HANSON: L'Etat les paie, directement ou indirectement.

M. SYMINGTON: Directement ou indirectement.

L'hon. M. HANSON: Cela revient au même; un peu plus d'un million provenait de passagers civils.

M. SYMINGTON: Quand vous parlez des civils...

L'hon. M. HANSON: Disons: sans rapport avec la guerre.

M. SYMINGTON: Sans rapport avec la guerre, autant qu'on peut en juger.

M. DONNELLY: Qu'est-ce que cela comprend?

M. SYMINGTON: Ce sont les recettes brutes du transport des passagers.

L'hon. M. HANSON: Cela représente le total des recettes du transport des passagers.

M. DONNELLY: Si vous enlevez les \$2,100,000, en chiffres ronds, dont vous avez parlé, du total de \$3,065,000 en chiffres ronds, vous n'avez pas tout à fait un million.

L'hon. M. HANSON: D'après mes calculs, cela ferait \$920,000 en chiffres ronds — moins d'un million. Tels sont mes chiffres. Dans le trafic de guerre, vous comprenez l'aviation et la marine?

M. SYMINGTON: Toutes les forces armées, et services analogues, autant que nous pouvons nous rendre compte. Il peut arriver qu'un voyageur prétende participer à l'effort de guerre, d'une manière directe ou indirecte, pour ne pas être mis de côté; mais nous avons quatre catégories de priorités. S'il faut faire descendre un voyageur en faveur d'un passager de première urgence, nous avons un classement, et déplaçons les voyageurs dans l'ordre.

L'hon. M. HANSON: N'est-il pas juste de dire que, sans ce grand nombre de priorités, le trafic des voyageurs civils serait plus considérable?

M. SYMINGTON: Parfaitement. Je suis convaincu qu'avec le développement des voyages aériens, tous les appareils seraient remplis sans effort.

L'hon. M. HANSON: Vous transportez aussi beaucoup de courrier aérien.

M. SYMINGTON: Je crois que nous en arrivons là.

L'hon. M. HANSON: D'après le tableau que vous venez de lire, quel est votre coefficient d'exploitation? J'ai fait un calcul approximatif, d'après lequel il était de 91 cents par dollar en 1941 et de 90 cents en 1942. Je ne suis pas en mesure de dire si c'est élevé ou faible.

M. SYMINGTON: Je pourrai vous le dire dans un instant.

L'hon. M. HANSON: En présumant que vos chiffres sont exacts.

M. SYMINGTON: C'est juste. Approximativement exacts.

M. DONNELLY: Est-ce que, par principe, vous ne maintenez pas un coefficient d'exploitation aussi élevé que possible? S'il baissait, vos contrats pour le transport du courrier en subiraient les répercussions?

M. SYMINGTON: Automatiquement. Dès que nous faisons un bénéfice, le taux de transport du courrier baisse pour l'année suivante. Vous verrez, à mesure que nous avancerons dans le rapport, l'abaissement de nos recettes par livre et par mille.

L'hon. M. HANSON: C'est ici, dans vos frais d'exploitation; c'est un peu plus de 90 pour cent des recettes d'exploitation.

M. SYMINGTON: C'est exact.

L'hon. M. HANSON: L'année dernière, le coefficient était d'environ 91 pour cent. Je voudrais savoir si c'est un bon coefficient d'exploitation pour des lignes aériennes.

M. DONNELLY: Si vous abaissez le prix d'exploitation, vous changez immédiatement le taux de votre contrat pour le transport du courrier.

L'hon. M. HANSON: Je voudrais savoir si c'est, ou si cela peut être considéré comme un bon coefficient.

M. SYMINGTON: J'estime que tout coefficient d'exploitation inférieur à 95 est bon.

L'hon. M. HANSON: Quel est le coefficient d'un réseau de transport correspondant aux Etats-Unis? C'est le seul moyen de l'apprécier.

M. SYMINGTON: Oui; c'est dans les 90.

L'hon. M. HANSON: Pouvez-vous me fournir des détails sur ce point?

M. SYMINGTON: Je puis vous les trouver. Les réseaux américains n'ont pas encore publié leur rapport pour 1942 — à l'exception d'un seul, le "United", je crois.

L'hon. M. HOWE: Les recettes d'exploitation ont été limitées par la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada. Je crois qu'une trop grande expansion serait impossible et, dans l'esprit de la Loi, indésirable. Nous n'avons jamais voulu en faire une compagnie à gros bénéfices.

L'hon. M. HANSON: Voici une nouvelle théorie de l'exploitation d'Etat.

L'hon. M. HOWE: Si vous vous rappelez les dispositions de la Loi, elles prévoient qu'au moins 50 p. 100 des bénéfices de chaque année seront appliqués à la réduction du taux de transport du courrier.

L'hon. M. HANSON: Vous ferez bien de ne pas le dire à M. Coldwell. S'il vient au pouvoir, rien ne paiera, si tel est l'esprit de cette entreprise.

M. DONNELLY: Il a dit la même chose l'année dernière, à savoir qu'aux bénéfices correspond une réduction dans le coût de transport du courrier.

L'hon. M. HANSON: Je ne sais si le coefficient d'exploitation est trop élevé de 90 p. 100.

M. SYMINGTON: Il n'est pas trop élevé. Quand vous devez travailler davantage, et par conséquent augmenter vos dépenses d'exploitation pour des recettes

moindres, votre coefficient d'exploitation augmente, naturellement. C'est inévitable.

L'hon. M. HANSON: Si votre prémisses est juste, oui; quand vous travaillez davantage, vos dépenses augmentent.

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Mais si vous travaillez davantage, vous devriez faire plus de recettes extérieures.

M. SYMINGTON: Nos recettes extérieures augmentent tous les ans.

L'hon. M. HANSON: Je l'admets.

M. SYMINGTON: Mais les recettes pour le transport du courrier aérien diminuent continuellement par rapport au travail accompli. Nous en viendrons à ce point dans le rapport, et vous verrez ce que je veux dire.

L'hon. M. HANSON: Les recettes postales sont en fait, au moins en partie, une subvention.

M. SYMINGTON: Nous ne les considérons pas comme un subsides, si des services sont fournis en échange.

L'hon. M. HANSON: Vous ne voulez pas les appeler subsides, mais c'est ce qu'elles sont en réalité, parce qu'elles sont très supérieures à ce qu'une compagnie concurrente ferait payer pour le transport du courrier.

M. SYMINGTON: Pas toutes.

L'hon. M. HANSON: Disons: aux Etats-Unis.

M. SYMINGTON: Non, pas toutes.

L'hon. M. HANSON: C'est certainement plus élevé que ce qu'on fait payer aux Etats-Unis.

M. SYMINGTON: C'est plus élevé que ce qu'on fait payer aux Etats-Unis sur les lignes transcontinentales, je l'admets; mais c'est moins élevé que sur les petites lignes américaines.

L'hon. M. HANSON: C'est possible.

M. SYMINGTON: Dans l'ensemble, évidemment, c'est plus qu'on ne fait payer aux Etats-Unis; mais les populations sont dans le rapport de 130,000,000 à 11,000,000, pour la même dimension de pays. La différence est inévitable.

L'hon. M. HANSON: Je suppose que les réseaux américains couvrent une distance proportionnée à la population?

M. SYMINGTON: Je ne le crois pas.

L'hon. M. HANSON: Leurs lignes aériennes sont dix fois plus étendues que les nôtres.

M. SYMINGTON: Si vous consultez les rapports américains, vous verrez que ces lignes, ces années-ci, perçoivent des recettes postales très élevées, et d'énormes excédents pour faire leurs affaires.

M. DONNELLY: A la page 13 du rapport, vous verrez que nous avons transporté 1,389,614 livres de courrier et touché \$3,058,120.95. L'année suivante, nous avons transporté 2,308,812 livres de courrier et touché \$3,211,921.74. Nous recevons beaucoup moins d'argent. En conservant le même taux, nous aurions touché davantage.

L'hon. M. HANSON: Personne ne proposerait un taux si élevé.

M. DONNELLY: Notre coefficient serait abaissé.

L'hon. M. HANSON: Si vous receviez plus d'argent, votre coefficient serait plus bas. Mais le coût de transport du courrier est encore trop élevé.

M. DONNELLY: C'est possible.

M. JACKMAN: Vous venez de dire qu'aux Etats-Unis, où il y a une plus grande étendue à desservir et probablement un plus gros volume d'affaires, ce

plus gros volume doit réduire le coût. Cependant, l'année dernière, Trans-Canada a augmenté ses recettes de 26 p. 100, et votre coefficient—c'est-à-dire le rapport du coût d'exploitation aux recettes brutes—n'a diminué qu'à peine, ce qui semble indiquer qu'il augmente avec les chiffres d'affaires de Trans-Canada. Nous ne pouvons attendre un plus gros pourcentage de bénéfice sur les recettes brutes. En d'autres termes, quand vous prenez plus d'expansion, vos recettes restent les mêmes, ou diminuent.

M. SYMINGTON: C'est toute la théorie de la Loi. Nous ne pouvons faire autrement. J'ai dit au Comité que ce n'est pas de mon goût, mais le fait est que nous travaillons pour les Postes, qui sont un ministère. Si nous réalisons un bénéfice, nous réduisons immédiatement notre taux de transport du courrier pour l'année suivante. C'est toute la théorie de cette entreprise.

M. JACKMAN: Mais le taux est encore supérieur à celui des lignes concurrentes ou comparables aux Etats-Unis?

M. SYMINGTON: Vous entrez dans une discussion, mais, à mon sens, votre remarque est trop générale. Je ne crois pas qu'on puisse les comparer. Mais si vous parlez de l'efficacité de l'exploitation, je crois pouvoir soutenir qu'en prenant presque toutes les bases d'évaluation connues, le nombre de milles, le nombre d'aéroplanes, les heures de vol, et le reste, cette ligne est la meilleure du continent; je crois que ce fait est reconnu.

L'hon. M. HANSON: Concédonns tout le suite que l'exploitation est bonne. Le service est bon. Ne vous trompez pas là-dessus. Je ne fais pas de critiques sur ces points. Je cherche seulement à savoir si le coefficient d'exploitation est trop élevé.

M. SYMINGTON: Je vous ai répondu que je ne le pense pas.

L'hon. M. HANSON: Très bien. Je ne m'y connais pas assez pour aller plus loin.

M. JACKMAN: Nous ne pouvons nous attendre, sous le régime des contrats de malle aérienne, à ce qu'un plus fort pourcentage de revenu brut devienne du revenu net, quel que puisse être l'accroissement futur des affaires. Est-ce ainsi que vous interpréteriez les perspectives d'avenir de la compagnie?

M. SYMINGTON: Je pense que dans les grandes lignes et en principe il en est à peu près de la sorte. Il y aura quelque amélioration. Avec l'augmentation annuelle de la proportion des voyageurs par rapport au courrier, les revenus s'accroîtront; mais pour l'instant cela fait réduire les taux du courrier. J'ai plusieurs théories à ce sujet. Par exemple, comme je vous l'ai dit l'an dernier, j'aurais cru qu'on nous permettrait de constituer une réserve de capitaux, car je n'aime pas à toujours revenir demander de l'argent à l'Etat. Mais nous ne pouvons évidemment le faire s'il nous faut rendre l'argent à l'Etat de cette manière indirecte.

M. HANSON (*Skeena*): Cela veut dire que le ministère des Postes gagne ce que perd Air-Canada?

M. SYMINGTON: Exactement; et c'est là un ministère de l'Etat.

M. JACKMAN: Quant à la nomenclature de ce compte, frais divers et intérêts payés sur les sommes que vous pouvez avoir empruntées.

M. SYMINGTON: Non, il ne s'agit pas de paiements sur le capital, mais de change sur nos achats aux Etats-Unis.

M. JACKMAN: Vous voulez dire que les frais de change lorsque vous achetez des avions aux Etats-Unis sont inscrits dans ce compte. S'il en est ainsi, c'est une désignation étrange à lui donner.

L'hon. M. HANSON: Il me semble qu'on devrait les débiter aux revenus.

M. SYMINGTON: Je me trompe sur ce point. Cet article comprend les frais de change, etc., \$13,270; et l'intérêt sur le capital souscrit, \$200,734.

M. JACKMAN: En d'autres termes, vous classez comme frais d'exploitation les 5 p. 100 sur le capital-actions exigés par la loi.

M. SYMINGTON: Conformément à la loi, on inscrit comme frais d'exploitation les 5 p. 100 d'intérêt sur le capital-actions.

M. JACKMAN: Il me semble que j'ai déjà soulevé cette question de l'expression "intérêts sur le capital-actions".

M. JACKMAN: Il me semble que j'ai déjà soulevé cette question de l'expression "intérêts sur le capital-actions", qui me déplaît, car il n'y a jamais d'intérêts payés sur le capital. Pourquoi pas éclaircir ce point?

M. SYMINGTON: C'est dans la loi, dans la définition.

M. JACKMAN: Cela y est appelé intérêt?

M. SYMINGTON: Oui. C'est le seul cas à ma connaissance où l'intérêt sur le capital souscrit soit classé comme frais d'exploitation. C'est la loi qui fait cela, la définition contenue dans la loi.

L'hon. M. HANSON: Pour quelle raison?

M. SYMINGTON: Sans doute, je pense, parce que, vu la nature même de la Compagnie, qui doit de toute façon rendre à l'Etat tous les bénéfices qu'elle réalise, on préfère s'assurer du paiement de l'intérêt sur le capital souscrit de porter au crédit de l'Etat au moyen de la réduction sur les taux du courrier.

L'hon. M. HOWE: La dépréciation ne se fait évidemment pas de la même manière, pour Air-Canada que pour le chemin de fer. Un chemin de fer normal et bien exploité ne se déprécie pas, tandis que les avions se déprécient très rapidement.

L'hon. M. HANSON: Auriez-vous l'obligeance de répéter?

M. JACKMAN: Mais il me semble que la Compagnie fait figurer ailleurs la dépréciation de ses avions.

M. SYMINGTON: Pour mettre la chose au clair, puis-je lire la définition? La voici: (i) "frais d'exploitation" signifie les dépenses effectivement et nécessairement subies par la compagnie pour gagner le revenu brut et comprend une déduction égale à cinq pour cent par an sur le capital engagé dans les Lignes Trans-Canada.

L'hon. M. HANSON: Cela concerne évidemment cet article.

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Si c'est une disposition statutaire, il faudra l'accepter.

M. JACKMAN: L'intérêt dont il s'agit n'est pas dans cette définition. Je m'y oppose fermement, quant à moi, parce qu'il y a là matière à confusion. Je préférerais que vous appeliez cela "frais divers et immobilisations" s'il faut absolument trouver une désignation.

M. SYMINGTON: Ce n'est pas du capital-actions. C'est de l'intérêt sur le capital-actions. Je ne sais pas quelle autre désignation vous pouvez trouver. C'est cela exactement.

L'hon. M. HANSON: Il me semble que, conformément à la loi, cela est convenablement placé dans le bilan. La Compagnie ne paie aucun impôt sur le revenu?

M. SYMINGTON: Non, la Compagnie ne paie pas d'impôts sur le revenu.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous continuer?

L'hon. M. HANSON: Pas si vite.

M. NICHOLSON: M. Symington a suggéré quelque chose dont le Comité devrait s'occuper un jour ou l'autre. Autant que je m'en souviennne, le ministère des Postes accuse présentement un profit sur le service postal par avion. M. Symington, je crois, demandait de ne pas réduire davantage le taux payé au ministère des Postes, afin de constituer une réserve de capitaux pour Air-Canada.

Je trouve que le Comité devrait étudier cela. Cela me paraît sensé. Peut-être faudrait-il modifier la loi de manière à pouvoir fixer un taux fixe à payer au ministère des Postes.

L'hon. M. HANSON: Il en est question à l'alinéa suivant, où il est dit: "Conformément à la Loi Trans-Canada Air Lines, 1937, 50 p. 100 du surplus de la Compagnie servira à réduire le taux de la poste aérienne pour l'année fiscale s'étendant du 1er avril 1943 au 31 mars 1944. Cette réduction sera de 8% du taux de la poste aérienne".

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Vous êtes obligés par les règlements?

M. SYMINGTON: Oui, nous sommes obligés par les règlements.

M. DONNELLY: Il faudrait que vous changiez la loi.

M. SYMINGTON: Nous avons étudié cela, comme se le rappelleront ceux des membres du Comité qui étaient ici l'an dernier; mais je trouve que l'aviation commerciale est dans un état de transition actuellement, et je n'insisterai pas maintenant sur cela.

L'hon. M. HANSON: C'est peut-être sage. A tout prendre, cette Compagnie est la première à fonctionner, et il a fallu l'aider à s'établir depuis le commencement. Je dirai même à M. Howe, franchement, que la Compagnie a fait beaucoup de progrès, il me semble. Cela ne fait aucun doute. C'est évidemment, pour une bonne part, à cause de la guerre; mais je pense que de toute façon elle aurait fait beaucoup de progrès au fur et à mesure que les gens se seraient intéressés à l'aviation et auraient pris goût aux voyages aériens. Je n'attaque pas du tout cette compagnie.

M. SYMINGTON: Je comprends.

L'hon. M. HANSON: Je trouve que la Compagnie réussit très bien.

M. SYMINGTON: Vous serez peut-être heureux d'apprendre—pour ma part, j'en ai été très heureux, que nous avons comparé nos états de comptes annuels, depuis nos début, et que nos profits et nos déficits s'équilibrent maintenant à \$6,000 près.

L'hon. M. HANSON: Ce n'est pas mal. De combien d'années s'agit-il?

M. SYMINGTON: Cinq ans. Cette nouvelle compagnie—c'est ce qui a été déclaré—a maintenant payé la totalité de ses déficits des deux premières années, a équilibré ses comptes et payé les intérêts sur son capital souscrit.

M. NICHOLSON: Pourrait-on dire que le ministère des Postes a fait un profit, au cours de l'année dernière, avec son service de poste aérienne? Il me semble que cela a été dit.

M. SYMINGTON: Oui, et c'est juste. J'y arrive.

M. NICHOLSON: S'il en est ainsi, on comprend mal que Air-Canada doive accorder une nouvelle réduction de 8 p. 100.

M. SYMINGTON: Oui. Il ne faut pas oublier, évidemment, qu'il y a une compensation. Quand les temps sont plus durs et qu'il se produit un déficit, les taux de la poste sont majorés. Il ne faut pas oublier cela. C'est le revers de la médaille.

L'hon. M. HANSON: Est-ce que cela est dans la Loi?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Ou dans le contrat?

M. SYMINGTON: C'est dans le contrat.

L'hon. M. HANSON: Basé sur la Loi?

M. SYMINGTON: C'est un contrat rédigé selon les termes de la Loi.

L'hon. M. HANSON: Oui; basé sur la Loi.

M. SYMINGTON: C'est fixé: "Si, pendant l'année précédente, la Corporation a subi un déficit, le taux ou les taux pour l'année courante doivent être fixés de manière à produire une augmentation dans la somme totale à verser à compte desdits taux, égale au déficit de l'année précédente." C'est-à-dire que si nous subissons un déficit les taux de la poste sont augmentés pour l'année suivante.

L'hon. M. HANSON: En d'autres mots, la Compagnie peut toujours recourir au ministère des Postes qui s'en occupera.

M. SYMINGTON: Exactement; qui se chargera du déficit.

M. NICHOLSON: Vous préféreriez laisser les conditions de l'accord tels qu'ils sont présentement?

M. SYMINGTON: Je le crois.

L'hon. M. HANSON: Vous ne pouvez perdre beaucoup ni gagner beaucoup en transportant un tonnage plus considérable?

M. SYMINGTON: Voilà.

M. DONNELLY: Que voulez-vous dire en disant que le ministère des Postes fait un profit?

M. SYMINGTON: Je vais vous l'expliquer brièvement. En chiffres ronds le ministère des Postes a reçu du public, pour le courrier que nous avons transporté l'année dernière, environ \$6,000,000. Six millions et quelque chose. Il nous a payé \$3,000,000. Il lui en est donc resté \$3,000,000. Mais il a des dépenses, à part ce qui nous concerne particulièrement; en calculant ces dépenses, le ministère trouve qu'il lui faut déduire 2 sous du prix de chaque timbre de 6 sous, soit \$1 sur \$3, afin de les verser au compte des dépenses générales du ministère.

L'hon. M. HANSON: Il lui faut payer cela.

M. SYMINGTON: Exactement. Enlevez ces \$3,000,000. On suit encore le principe adopté ici l'an dernier. Après avoir pris les 2 sous pour ses frais généraux et avoir enlevé ce qu'il nous a payé, il reste au ministère environ \$1,300,000. Il peut y avoir une petite différence entre les calculs du ministère et les nôtres, mais d'ordinaire il en est ainsi.

L'hon. M. HANSON: Autrement dit, le ministère fait de très bonnes affaires.

M. SYMINGTON: Oui, et nous lui donnons plus de \$2,000,000 pour ses dépenses générales.

L'hon. M. HANSON: Il faut aussi se rappeler que s'il n'existait pas de service d'avion, le courrier passerait par les voies habituelles et le ministère ferait plus de profits.

M. SYMINGTON: Je ne le pense pas. C'est possible, monsieur Hanson; mais les taux sont de 3 sous plus élevés dans le service par avion.

L'hon. M. HANSON: Je sais, mais nous ne parlons pas de la même chose, je crois. L'accélération des affaires augmenterait certainement les revenus du ministère des Postes, s'il n'existait pas de service postal aérien. Il se trouve privé d'une partie de ces revenus. Je ne vous contredis pas, je suis de votre avis.

M. SYMINGTON: Oui, c'est juste.

M. HANSON (*Skeena*): Continuons.

L'hon. M. HANSON: Les compagnies de télégraphe feraient de meilleures affaires.

M. DONNELLY: Sans aucun doute.

L'hon. M. HANSON: Je n'ai rien à redire sur l'organisation actuelle, mais je pense que la subvention payée au ministère devrait baisser dès que les circonstances le permettront.

M. SYMINGTON: Et que les profits réalisés le permettront.

L'hon. M. HANSON: Je vous demande pardon?

M. SYMINGTON: Dès que les profits le permettront.

L'hon. M. HANSON: C'est certain: selon les profits.

M. HANSON (*Skeena*): Passons à autre chose, monsieur le président.

M. SYMINGTON: Et vous savez certainement, monsieur Hanson, que le tarif postal est descendu maintenant de 60 cents à 42 cents, n'est-ce pas?

L'hon. M. HANSON: Oui, il a été réduit. Je comprends cela.

Le PRÉSIDENT: Continuons, je vous en prie.

L'hon. M. HANSON: Avant de passer à autre chose, j'aimerais vous dire que vous irez beaucoup plus vite si vous ne demandez pas toujours au Comité d'aller plus vite. Discutons les choses franchement. Ne nous pressons pas.

M. SYMINGTON: Les recettes d'exploitation qui s'élèvent à \$7,337,319 et représentent une augmentation de \$1,529,525 ou de 26% sur les chiffres de l'année précédente marquent le pouvoir de gain continu de la Compagnie. Les recettes du service des voyageurs ont augmenté de \$717,024; celles de la poste aérienne de \$153,801; celles des messageries de \$94,209 et les autres recettes de \$564,490. Le tarif postal moyen pour l'année a été de 45.57 cents par mille relativement à 48.16 cents par mille l'année précédente. Les recettes de la poste représentent 44% du total des recettes contre 53% en 1941, 62% en 1940 et 70% en 1939.

L'hon. M. HANSON: Les revenus d'exploitation ont augmenté de 26 p. 100 depuis l'année dernière, et les frais d'exploitation ont augmenté à peu près d'autant. Avez-vous calculé cela?

M. SYMINGTON: Je puis vous expliquer cela, monsieur Hanson: indemnité de vie chère, \$247,208, contre \$78,000 l'an dernier. En outre, nos services de guerre s'inscrivent au compte des frais d'exploitation. Ils s'inscrivent également au compte des revenus d'exploitation, c'est évident, mais ils sont faits, censément, sans profit, et ils ont augmenté énormément. Vous pouvez constater que les autres revenus indiqués, ceux de \$564,000, montrent l'importance de ces opérations.

L'hon. M. HANSON: Simple curiosité de ma part: que sont donc ces services de guerre?

M. SYMINGTON: Je puis vous en donner une liste.

L'hon. M. HANSON: En quoi consistent-ils?

L'hon. M. HOWE: Travaux de guerre spéciaux, à la page 7.

M. SYMINGTON: Ministère des Munitions et approvisionnements, nous avons remis en état: avions, 8; moteurs, 28; instruments, 6,671; accessoires, 1,892; hélices, 515.

L'hon. M. HANSON: C'est du travail de ce genre.

M. SYMINGTON: Du travail de ce genre; ils ont construit maintenant une autre grande usine que nous exploitons pour eux, et c'est la base de cela.

L'hon. M. HANSON: Et cela est supposé être sans frais.

M. SYMINGTON: Supposé être sans frais.

L'hon. M. HANSON: C'est un très bon service. Les tarifs postaux ont un peu baissé. Comment sont-ils en comparaison des taux américains transcontinentaux par mille aux Etats-Unis?

M. SYMINGTON: J'ai essayé d'étudier la question, monsieur Hanson, et je n'ai pas pu arriver à une idée bien claire parce que les envois à longue distance sont mélangés avec ceux à courte distance dans la même compagnie. Voici ce que j'ai trouvé: d'après ce que j'ai pu étudier dans les lignes courtes, comme la Northeastern qui va de Boston ici, et dans les compagnies du centre des Etats-Unis, ces compagnies ont toute eu une augmentation rétroactive à octobre

dernier, et leurs taux ont été portés à environ 49 cents par comparaison avec nos 42 cents. D'un autre côté, il a été difficile d'obtenir les taux sur les routes transcontinentales, mais je crois qu'elles sont d'environ 30 ou 32 cents, mais avec cette différence: leurs taux sont basés sur 300 livres de courrier avec paiements supplémentaire au delà. Ici, nous devons réserver 1,200 livres de courrier à la poste. Elle a droit à 1,200 livres de courrier et elle nous paie un taux uniforme par mille. Nous ne touchons pas davantage pour 1,200 livres que pour 1 livre. C'est la différence entre les deux systèmes.

L'hon. M. HANSON: On ne peut guère comparer les deux cas.

M. SYMINGTON: On ne peut guère les comparer.

M. DONNELLY: Combien paie le public par lettre aux Etats-Unis? Est-ce 6 cents, 6 et 7 maintenant?

M. SYMINGTON: Oui, 6—pas 7—les compagnies n'ont pas fait cela. C'est réellement un impôt, mais leurs taux de courrier aérien jusqu'à ce dernier budget qui a ajouté l'impôt d'un cent, sont les mêmes que les nôtres.

L'hon. M. HANSON: Est-ce que nous allons payer 1 cent de plus nous aussi?

M. SYMINGTON: C'est ce que dit le budget.

M. JACKMAN: Puis-je faire une question? Je ne vois pas d'autre occasion de la faire. Quel serait l'effet sur le courrier aérien si votre compagnie, ou le gouvernement, portait le taux à 10 cents?

M. SYMINGTON: Je ne saurais vous le dire.

M. JACKMAN: Quelle est votre idée d'homme d'affaires, monsieur Symington?

M. SYMINGTON: Il y a longtemps que je ne cherche plus à deviner ce qui pourrait arriver dans les affaires aériennes. Vous vous occupez plus que moi de psychologie collective. Je ne saurais vraiment vous répondre.

M. JACKMAN: Il me semble qu'étant donné le genre de courrier que vous transportez, il importe peu que vos taux soient de 7 ou de 10 cents. N'est-ce pas votre idée?

M. SYMINGTON: Si vous me demandez mon idée des affaires aériennes, je crois que tout le courrier de première classe sera bientôt transporté par air.

L'hon. M. HANSON: Cela ne me surprendrait pas, excepté pour les courtes distances.

M. SYMINGTON: Oui, à moins que ces hélicoptères ne puissent descendre pour prendre les sacs ou qu'on ne puisse attraper les sacs à la volée. Les progrès accomplis sont énormes, mais je m'avancerai au point de dire qu'à mon avis dans quelques années tout le courrier aérien sera transporté par la voie des airs.

M. JACKMAN: Voulez-vous donner un avis sur cette question? Croyez-vous que le courrier aérien diminuerait sensiblement si le taux était porté de 6 ou 7 cents à 10?

M. SYMINGTON: Oh! pour ce qui est de cela, je crois qu'il y aurait une certaine diminution.

M. JACKMAN: Environ 5 p. 100?

M. SYMINGTON: Je ne pourrais vous le dire. M. Herring, du ministère des Postes, est ici, mais je ne pourrais hasarder une réponse à ce sujet parce que je ne m'occupe pas de ces choses.

L'hon. M. HANSON: Peut-être M. Herring pourrait nous le dire.

M. HERRING: Naturellement, le taux ordinaire a été augmenté de 3 ou 4 cents, de sorte qu'il y a une différence de 3 cents; mais je crois que nous devons nous attendre à une diminution dans le volume du courrier aérien. J'ai discuté le sujet avec plusieurs personnes et j'ai été plutôt étonné d'apprendre qu'en ce qui concerne les gros usagers, qui sont les grandes maisons de commerce, il leur importe peu de payer 6, 7, 8 ou 9 cents, parce que cela réduit leurs excédents de bénéfices.

L'hon. M. HANSON: Le ministre des Finances trouverait peut-être quelque chose à dire à ce sujet. C'est en somme une question d'opinion. Je crois qu'on paierait 10 cents aussi facilement que 7 pour une lettre par avion. On veut qu'elle arrive vite.

M. HERRING: Le courrier aérien coûtera 7 cents.

M. DONNELLY: Cela est pour une lettre ordinaire, mais quand vous envoyez un plus gros paquet, combien payez-vous?

M. HERRING: Vous payez tout de même 7 cents par once.

M. DONNELLY: Avez-vous beaucoup de 2, 3, 4 onces, et de paquets en réalité?

M. HERRING: Oui, nous en avons quelques-uns, mais 98 pour cent du courrier consiste en lettre qui vont en moyenne 50 à la livre.

M. JACKMAN: J'aimerais poser cette question à M. Herring. Avez-vous pu faire une sorte d'analyse pour déterminer qui se sert du courrier aérien? Est-ce que ce sont principalement les maisons de commerce, ou bien une bonne partie provient-elle de personnes qui ne sont pas sujettes aux taxes de corporation?

M. HERRING: Une très grande partie consiste en lettres personnelles. C'est assez étonnant, mais les chiffres indiquent que plus de 50 p. 100 consiste en lettres personnelles, comme, par exemple, d'une femme à une autre.

M. SYMINGTON: Ce sont des gens qui remettent leurs lettres au dernier moment et qui décident de les envoyer par avions demanière à faire arriver plus tôt une lettre qu'ils auraient dû écrire quelques jours auparavant, même quand c'est une lettre de nature intime.

L'hon. M. HANSON: Il dit que ce sont les femmes. Nous savons ce qu'il en est pour le téléphone. Je suis intéressé dans les affaires de téléphone et nous trouvons que ce sont les femmes qui parlent le plus longtemps. Avez-vous dit qu'un taux de 10 cents rapporterait beaucoup plus d'argent?

M. HERRING: Non.

M. JACKMAN: J'aimerais que vous nous expliquiez cela.

M. HERRING: J'ai dit qu'il importerait peu à un homme d'affaires de payer ce montant à la poste ou sous forme d'excédent de bénéfices.

M. JACKMAN: Cette considération intéresse les lettres par avion, mais plus de la moitié de ces lettres sont apparemment des lettres privées, lettres intimes, etc., et ne ferait faire aucune économie d'impôt aux envoyeurs, de sorte que les revenus de l'Etat s'en trouveraient augmentés, principalement si le taux des lettres était porté à 10 cents. Quoique vous n'avez pas exprimé d'opinion à ce sujet, il me semble que dans le cas de ces lettres personnelles, qui sont déjà en retard et qui sont expédiées à la hâte au dernier moment, le public consentirait tout de même à payer 10 cents au lieu de 7?

M. HERRING: Ce n'est pas mon avis. Je crois que nous perdrons la plus grande partie de notre courrier social. C'est ma propre opinion.

M. JACKMAN: Puis-je demander sur quoi vous vous basez?

M. HERRING: Simplement sur le fait qu'il y a une grande différence entre 6 cents et 10 cents.

M. JACKMAN: C'est 7 cents et 10 cents, et de plus la différence entre 6 et 3 est beaucoup plus grande qu'entre 7 et 4, de sorte que si vous payez 4 cents vous pouvez très bien payer quelques sous de plus si votre lettre est pressée. Je ne comprends pas très bien pourquoi vous pensez qu'il y aurait une grande diminution de courrier si le taux était porté à 10 cents. Cela importe peu aux hommes d'affaires, et au point de vue social je crois que 3 cents de plus feraient une certaine différence en ce que les gens auraient l'air de montrer, en payant 10 cents, qu'ils s'excusent de n'avoir pas répondu plus tôt.

M. HERRING: Je me sers beaucoup moi-même du courrier aérien pour mes lettres personnelles, et mes lettres n'ont rien de très pressé, mais je suis sûr que je m'en servirais moins si le taux était porté à 10 cents.

L'hon. M. HANSON: Vous parlez pour votre propre compte?

M. HANSON (*Skeena*): A-t-on l'intention de porter le taux à 10 cents? Je n'en ai pas entendu parler. Est-ce que nous discutons cela?

M. SYMINGTON: Nous ne pouvons pas l'augmenter.

L'hon. M. HANSON: Monsieur Symington, je vous ai demandé au début de ce paragraphe, de me donner l'augmentation des frais d'exploitation sous forme de pourcentage, si vous l'avez.

M. SYMINGTON: Le paragraphe suivant dit:

Les frais d'exploitation s'élèvent à \$6,628,399, une augmentation de \$1,322,263 ou de 25% sur l'année précédente. Ils préfèrent l'extension des services de la Compagnie et le paiement, pendant toute l'année, du bonus de vie chère. Ils comprennent aussi une provision de \$100,000, prévue au passif, en rapport avec le plan de pension des employés pour l'année écoulée et la période antérieure.

L'hon. M. HANSON: Combien vous coûte l'indemnité de vie chère?

M. SYMINGTON: \$274,000 par comparaison avec \$78,000 l'année précédente.

L'hon. M. HANSON: Air-Canada établit un plan de pension. Est-il contributoire?

M. SYMINGTON: C'est un plan de pension contributoire. Nous l'avons commencé et je crois que nous faisons quelque chose de bien. Notre Compagnie est jeune, mais comme vous le savez, si vous commencez de bonne heure vous n'avez pas à trouver des millions de dollars ensuite pour créer le plan quand les droits de pension courent depuis longtemps. Nous avons donc commencé le plus tôt possible et nous avons dû ajouter aux frais de l'année \$100,000 qui représentent notre contribution de l'année ainsi que les contributions antérieures attendu que ces hommes ont le droit d'appartenir au plan de pension depuis le moment où ils sont entrés au service de la Compagnie. C'est un plan de pension contributoire, sur des bases mathématiques, préparé avec soin, et nous sommes fiers de l'avoir établi.

L'hon. M. HANSON: Je vous en félicite.

M. JACKMAN: Qui s'occupe du placement des fonds?

M. SYMINGTON: Le plan comporte un comité de sept membres. J'ai un exemplaire du plan que je vais déposer si votre Comité le désire. Vous y trouverez les réponses à toutes les questions. A la page 3 la brochure dit: "Le plan de pension sera administré par un comité composé du vice-président en charge de l'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada, qui fera fonction de président, de deux fonctionnaires de la Compagnie nommés par le conseil d'administration et de deux membres choisis parmi les employés éligibles et élus par eux. Ces membres ainsi élus resteront en fonction pendant un an ou jusqu'à l'élection d'un successeur.

M. JACKMAN: Cela fonctionne maintenant?

M. SYMINGTON: Cela a commencé le 1er mars.

L'hon. M. HANSON: M. Larson en aura la direction?

M. SYMINGTON: M. English sera le président de ce comité. Je tiens à rectifier cela par rapport à ce qui a été imprimé; nous avons fait une rectification à la dernière réunion du comité parce que nous avons pensé que M. Larson avait assez de travail et nous avons ajouté "ou son adjoint", et M. English sera le président.

L'hon. M. HANSON: Il y en a deux choisis par la compagnie et deux par les employés.

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Qui sont-ils?

M. SYMINGTON: M. Baldwin, vérificateur pour la compagnie et M. Bain, surintendant de l'entretien.

Le PRÉSIDENT: Et les deux représentants—sont-ils déjà nommés?

M. SYMINGTON: M. Armstrong et M. Pink.

L'hon. M. HANSON: Y a-t-il un fonds de fiducie?

M. SYMINGTON: Un fonds à part, placé séparément.

L'hon. M. HANSON: Les fonds sont-ils placés ou figurent-ils dans les livres?

M. SYMINGTON: Non, ils sont mis de côté et placés—le fonds est entièrement à part.

L'hon. M. HANSON: En fidéicommiss?

M. SYMINGTON: Oui, en obligations du Dominion seulement.

M. JACKMAN: Garanties?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Il y a ici des fonds qui contiennent des obligations municipales.

M. SYMINGTON: Celles-ci sont purement des obligations du gouvernement et garanties.

M. JACKMAN: Est-ce que le plan accorde des avantages qui ne seraient pas compris dans le plan des rentes viagères du gouvernement lorsque le taux est plus élevé que celui pour les employés?

M. SYMINGTON: Le plan est basé sur l'achat d'une rente viagère au moment de la retraite—une retraite viagère du gouvernement—au moyen de contributions de l'employé et de la compagnie.

L'hon. M. HANSON: En cas de mort par suite d'un accident, quelles provisions le plan fait-il pour la famille de l'employé?

M. SYMINGTON: Le plan de pension ne contient aucune provision pour la famille. Naturellement, les héritiers reçoivent ce que l'employé a versé plus l'intérêt. Nous avons des assurances contre les accidents.

L'hon. M. HANSON: Pour l'employé ou sa famille? Y a-t-on pensé? J'estime que c'est important. C'est une occupation très dangereuse. Je crois que cela est généralement admis.

M. SYMINGTON: Je ne suis pas de cet avis.

L'hon. M. HANSON: D'après notre plan de pension du gouvernement, la veuve d'un fonctionnaire reçoit une partie de la pension. A-t-on pensé à appliquer le même principe dans une question de ce genre?

M. SYMINGTON: On y a réfléchi très soigneusement. D'abord, nous ne pensons pas que le service soit dangereux. Vraiment, s'il arrivait quelque chose, ce serait à peu près fatal, bien que, réellement, le pourcentage—les chiffres établissent que c'est le moyen de transport le plus sûr—plus sûr même que de marcher dans la rue. Naturellement, remarquez bien, notre compagnie n'est pas une compagnie disposant de réserves; il faut rester dans des limites raisonnables. Ce plan a été créé pour les employés âgés. Il est basé sur des contributions mutuelles. Si un homme meurt dans l'intervalle, son argent est remboursé, avec intérêt, bien entendu. Au moment de sa retraite il a acquis une pension ou il peut choisir, je crois, une pension pour lui-même et sa famille. Il va sans dire que cela augmente ou diminue nécessairement le montant de sa pension, mais celle-ci lui appartient et il peut en disposer comme bon lui semble.

L'hon. M. HANSON: Naturellement, cette compagnie et son personnel sont jeunes. Il s'écoulera du temps avant que cela ne devienne une lourde charge pour la caisse, et avec les années, vous devriez avoir une caisse très considérable

d'amassée pour assurer quelque chose aux familles. Il vous faudra un taux plus élevé.

M. SYMINGTON: Oui, absolument. Dans toutes les provinces, nous sommes cotisés sous le régime de loi sur les accidents du travail et nous avons, de plus, l'assurance-groupe.

L'hon. M. HANSON: L'assurance-groupe a aussi son importance.

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Pour chaque employé durant qu'il est en service?

M. SYMINGTON: Nous essayons.

L'hon. M. HANSON: La seule chose que vous ayez omise est à l'égard de la suggestion que je vous ai faite.

M. SYMINGTON: Oui, les pilotes nous ont fait des demandes et nous les avons examinées avec soin.

L'hon. M. HANSON: J'espère que vous continuerez de les étudier soigneusement.

M. JACKMAN: Ce plan a-t-il été approuvé par le ministre du Revenu national en vue d'obtenir une diminution de l'impôt sur le revenu relativement aux contributions de l'employé?

M. SYMINGTON: Oui.

Au 31 décembre 1942, les lignes aériennes Trans-Canada assuraient un service de voyageurs, poste et messageries sur un parcours aérien de 4,857 milles s'étendant de l'Atlantique au Pacifique, une augmentation de 833 milles au cours de l'année.

Routes exploitées:

	Milles
Halifax—Vancouver (via Toronto) .....	3,255
Toronto—Windsor .....	206
Lethbridge—Edmonton .....	301
Toronto—New York .....	365
Moncton—St. Jean, (Terre-Neuve) .....	730
	<hr/>
	4,857

M. JACKMAN: Est-ce là 833 milles de nouvelles routes?

M. SYMINGTON: C'est à la page suivante.

M. JACKMAN: Avez-vous reçu des contributions du gouvernement de Terre-Neuve?

M. SYMINGTON: Non, Du moins, je ne le crois pas; c'est affaire de traité; mais nous n'en recevons certainement pas. Peut-être devrais-je faire dire que la Trans-Canada n'en reçoit pas.

M. JACKMAN: Aucune subvention gouvernementale de la part de Terre-Neuve?

M. SYMINGTON: Pas à la Trans-Canada.

M. JACKMAN: Le service a très bien fonctionné, n'est-il pas vrai?

M. SYMINGTON: C'est, actuellement, notre service le plus payant; il est très chargé.

M. JACKMAN: Cela est dû à la guerre.

M. SYMINGTON: Sans aucun doute.

M. JACKMAN: Et le gouvernement des Etats-Unis?

M. SYMINGTON: Le gouvernement des Etats-Unis ne nous paye rien.

M. JACKMAN: Ils payent leur transport?

M. SYMINGTON: Oui, ils payent leur transport.

M. JACKMAN: Mais aucune subvention.

M. SYMINGTON: Non.

En 1942 les avions de la Compagnie ont parcouru 22,670 milles-horaire par jour, une augmentation de 3,906 milles sur l'année précédente. Leur parcours total a été de 7,688,902 milles contre 7,274,815 en 1941, une augmentation de 414,087.

En vertu d'un traité conclu entre le gouvernement du Canada et la Commission gouvernementale de Terre-Neuve un service entre Moncton, N.B., Sydney, N.E., et St-Jean, Terre-Neuve, a été inauguré par les Lignes aériennes Trans-Canada le 1<sup>er</sup> mai 1942, sur la base d'une envolée aller-retour par jour. Dès le début, le service fonctionna pratiquement à plein rendement et le 1<sup>er</sup> novembre 1942 une seconde envolée quotidienne fut ajoutée pour rencontrer les exigences du trafic. Le Service Canada-Terre-Neuve est fort important; il assure des communications plus rapides pour des affaires importantes.

M. JACKMAN: Quelles sont les autres augmentations?

M. SYMINGTON: A cause de l'augmentation des affaires vers les provinces Maritimes et dans l'autre sens, le 1<sup>er</sup> novembre dernier le nombre d'envolées aller-retour entre Montréal, Moncton et Halifax fut porté de deux à trois par jour.

M. JACKMAN: Cela expliquerait l'augmentation?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Est-ce que ce n'est pas là un dédoublement et une extension —plus de service sur la même route qu'une nouvelle route—il n'allait pas à Halifax?

M. SYMINGTON: Maintenant que les installations au sol existent la Compagnie projette, de concert avec les autorités postales, de prolonger sa ligne jusqu'à l'île de Vancouver dès qu'elle en aura obtenu la permission de la Commission des transports. Ce prolongement assurera à Victoria et autres villes dans l'île un service postal direct avec les provinces du Centre et de l'Est. Des voyageurs et des colis seront aussi transportés.

L'hon. M. HANSON: Bien entendu, il existe déjà une route. Lui ferez-vous concurrence ou vous en débarrasserez-vous?

M. SYMINGTON: Je n'en sais rien. Originellement, nous avions cette route, mais elle a été transférée à la Canadian Airways en vertu d'un arrangement provisoire. Subséquemment, quand la Canadian Airways a été vendue, une compagnie, qui lui succéda, avait un service à destination de l'île de Vancouver, un service de bateau. Les autorités postales et le ministère des Transports m'appelèrent et me dirent qu'ils désiraient le prolongement de notre ligne jusqu'à Victoria et une entente fut conclue avec le Corps d'aviation royal canadien pour l'utilisation de son champ d'aviation de la baie Patricia. C'est un champ d'atterrissage, mais pas d'amerrissage. Un arrêté en conseil nous mit sous l'empire de la Loi et nous força de donner un service, ce que nous avons fait avec plaisir. Maintenant, je ne sais ce qu'il adviendra des avions qui desservent cet endroit, mais les gens se plaignaient beaucoup du service. Il leur fallait faire la traversée soit par vapeur ou par avion et passer la nuit entière à Vancouver pour pouvoir prendre notre avion à ce dernier endroit. Il n'existait pas de raccordement. Ils protestèrent, et c'est ce qui a donné lieu à cette situation. Je ne sais pas ce que l'avenir réserve sous ce rapport.

L'hon. M. HANSON: Une ligne fonctionnant en vertu d'une licence; se propose-t-on de révoquer cette licence?

M. SYMINGTON: Je n'en sais rien.

M. HANSON (*Skeena*): A-t-on étudié la question d'étendre le service aérien sur le littoral du Pacifique, de l'île Vancouver jusqu'à l'Alaska. en passant par Ocean Falls, la rivière Powell, Prince-Rupert et autres endroits semblables?

M. SYMINGTON: Pas en autant que je sache, dans le moment. A vrai dire, il est impossible pour le moment de mettre à l'étude une question d'extension, parce qu'il est impossible de se procurer les matériaux ou le personnel pour s'en servir. Cette extension a peu d'importance, car l'avion qui va à Vancouver se rend à Victoria et en revient et ce n'est là qu'une affaire de quelques minutes, mais il relie la capitale d'une province au Dominion. Voilà ce qui a donné lieu au problème.

L'hon. M. HANSON: Ma capitale est la seule à n'avoir aucune communication avec qui que ce soit; c'est un fait, veuillez donc ne pas l'oublier.

M. SYMINGTON: Je ne l'oublie pas.

L'hon. M. HANSON: La ligne aérienne actuelle a ouvert cette route et l'a exploitée pendant plusieurs années sans profit.

M. SYMINGTON: Je n'en sais rien. Ce que je sais, c'est qu'au début, nous avions des vues sur l'île. Tout d'abord, nous nous entendîmes pour donner un sous-contrat à la Canadian Airways et le contrat fut, plus tard, passé directement entre le ministère des Postes et la Canadian Airways.

L'hon. M. HANSON: Vous dites que vous lui avez donné un sous-contrat, mais vous ne lui avez pas fait concurrence, vous lui avez laissé le champ libre. Ces gens vous payaient-ils quelque chose?

M. SYMINGTON: Non. Si j'ai bonne mémoire, nous étions supposés transporter la poste à l'île Vancouver et comme nous n'avions pas le service voulu, nous avons donné un sous-contrat à la Canadian Airways. Il n'y avait pas d'aéroport d'atterrissage. La baie Patricia fut aménagée comme aéroport militaire et c'est le seul aéroport terrestre de disponible.

L'hon. M. HANSON: Et la situation est encore incertaine, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Je n'en sais rien. En vérité, le chose ne me regarde pas. Nous avons été placés sous l'empire de la Loi et, en conséquence, nous devons donner le service.

L'hon. M. HANSON: Demandez-vous des droits exclusifs?

M. SYMINGTON: Nous n'avons rien demandé, monsieur.

L'hon. M. HANSON: La Loi vous donne des droits exclusifs, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Non, je ne le crois pas.

L'hon. M. HANSON: Vous en avez quant aux envolées transcontinentales?

M. SYMINGTON: Je ne crois pas, qu'aux termes de la Loi, nous en ayons; je crois que c'est probablement une question de principe; je ne crois pas que nous en ayons, aux termes de la Loi.

L'hon. M. HANSON: Vous avez peut-être raison. Je dois avouer qu'il y a longtemps que j'ai lu la Loi, mais le fait est que vous avez exclusivité dans ce domaine.

M. SYMINGTON: Jusqu'à maintenant, cela a été la politique du gouvernement, il n'y a pas à en douter. Je ne crois pas qu'il y ait possibilité d'erreur à ce sujet. Nous exploitons certainement nos routes en exclusivité; là-dessus, point de doute.

M. JACKMAN: Est-ce là la politique du gouvernement ou celle de la Commission des transports?

M. SYMINGTON: Non, je ne le crois pas. Comme de raison, c'est une affaire qui s'enchaîne. Dès qu'elle tombe sous le coup de la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada, la compagnie doit s'y conformer et alors le gouvernement se doit de lui accorder le contrat de la poste, car autrement il se verrait forcé de payer deux fois plus cher; tout cela se fait automatiquement.

L'hon. M. HANSON: C'est là le résultat.

M. SYMINGTON: C'est la conséquence, oui.

L'hon. M. HANSON: De vous accorder exclusivité.

M. SYMINGTON: Oui, je crois que ça a cet effet et que c'en était l'intention.

L'hon. M. HANSON: Je n'en doute pas. Et cela soulève toute la question de l'entreprise privée dans ce domaine; ce que l'avenir réserve à l'entreprise privée dans l'aviation, dans ce pays, et c'est une question importante.

L'hon. M. HOWE: Je crois que ce service est semblable à celui du téléphone; il n'est pas susceptible de concurrence. L'air est un monopole naturel. Il est possible, de cette manière, de donner un service beaucoup meilleur marché. S'il y a concurrence et que les revenus ne soient pas suffisants pour l'entretien du matériel, on expose le public au danger. Aux Etats-Unis, les différentes exploitations ont été séparées et ne se font pas concurrence et je crois que quiconque étudie le transport aérien en vient à la conclusion qu'il ne doit pas y avoir de concurrence.

L'hon. M. HANSON: Oui, mais, bien entendu, le gouvernement américain n'est pas engagé dans ce domaine.

L'hon. M. HOWE: Aux Etats-Unis, non, mais le principe y est reconnu lorsqu'il s'agit d'attribuer les routes aux compagnies privées.

L'hon. M. HANSON: Peut-être bien et la chose peut être juste, mais la comparaison que vous établissez avec une compagnie de téléphone peut difficilement être exacte, pour la raison que les compagnies de téléphone sont réglementées...

M. HOWE: Celle-ci l'est aussi.

L'hon. M. HANSON: ... par une commission publique; vous ne l'êtes pas.

L'hon. M. HOWE: Ah! oui, nous le sommes, de la manière la plus sévère.

L'hon. M. HANSON: En théorie, peut-être.

L'hon. M. HOWE: Nous avons deux agences de contrôle: la Commission des transports fixe les taux et attribue les routes; et la Division de la sécurité du ministère des Transports réglemente l'exploitation elle-même, les exigences des opérations.

L'hon. M. HANSON: Au point de vue de la sécurité.

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. HANSON: Etes-vous sérieux lorsque vous dites que la Commission des transports conteste vos taux?

M. SYMINGTON: Nous les déposons, bien entendu, et dans certains cas exceptionnels, où il y a concurrence, il nous faut faire face à des taux compétitifs. Nous ne pourrions jamais, par exemple, obtenir des taux plus élevés que ceux des exploitations transcontinentales des Etats-Unis, car nous ne ferions pas d'affaires et ceci tend à ne pas faire monter les taux de transport des voyageurs, et aux termes de la loi—je dois admettre que l'interprétation de l'article est des plus difficiles—les taux doivent être maintenus au même niveau que ceux d'autres services semblables, mais c'est ce que dit la Loi.

M. JACKMAN: Je ne comprends pas cela; peut-être est-ce parce que la Loi ne m'est pas suffisamment familière. Vous prétendez que si le gouvernement dit à la compagnie: "Vous transporterez la poste de Vancouver à Victoria", ou entre certains autres endroits, vous êtes alors obligés de le faire et que vous devez demander une licence à la Commission des transports, mais qu'en ce faisant vous éliminez toute concurrence. La poste aérienne doit en porter le coût. Votre coût d'exploitation, entre Vancouver et Victoria, sera peut-être beaucoup moindre que celui du service actuel qui est purement local, et ce n'est pas la même chose que de succéder à une compagnie de téléphone, parce que vous ne prenez pas l'actif et les communications, etc.; vous les éliminez, tout simplement, sans indemnisation, si je comprends bien. Si c'est là votre manière d'opérer, qu'est-ce

qui peut empêcher le gouvernement de vous dire: "Vous allez étendre votre route postale aérienne à cet autre service", si je puis ainsi dire. Est-ce de cette manière que le gouvernement vous ordonne de transporter la poste?

M. SYMINGTON: Sous le régime de la Loi, si le ministre des Postes et le ministre des Transports recommandent au Conseil qu'une route quelconque soit déclarée route d'après la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada et que le Gouverneur en conseil l'approuve, alors nous sommes appelés automatiquement de par la Loi à donner le service.

L'hon. M. HANSON: C'est le levier.

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: C'est une question de politique gouvernementale.

M. SYMINGTON: Entièrement.

M. DONNELLY: Estimez-vous qu'il est plus profitable d'exploiter les lignes principales de Trans-Canada qu'il ne le serait d'exploiter des embranchements à certains endroits?

M. SYMINGTON: Eh bien, je crois, tel que je le faisais observer l'an dernier, que les embranchements peuvent bien devenir les lignes les plus profitables; je persiste à croire qu'il en sera probablement ainsi.

L'hon. M. HOWE: Il est plus coûteux d'employer le matériel de plus haute qualité qu'exige l'exploitation des lignes principales.

M. DONNELLY: Je pose la question parce que l'on a affirmé à la Chambre des communes dernièrement que les Lignes Trans-Canada ou le gouvernement exploitaient les lignes principales parce qu'elles constituaient la partie la plus coûteuse du service et laissaient les embranchements, les plus profitables à des compagnies privées. On a affirmé que les Lignes aériennes Trans-Canada exploitaient les lignes les plus coûteuses et que les lignes les plus profitables passaient aux mains de compagnies privées.

L'hon. M. HOWE: Je ne crois pas que ce fut le motif du partage; le Gouvernement a assumé la ligne transcontinentale parce que des particuliers n'avaient pas entrepris cette exploitation, et on a jugé qu'un système d'exploitation doit dépendre d'une ligne transcontinentale de haute valeur. Le Gouvernement est entré dans ce domaine afin de fournir ce service.

L'hon. M. HANSON: C'est ce à quoi il songeait.

L'hon. M. HOWE: Oui. Il va sans dire que l'exploitation d'embranchements comporte l'emploi d'avions qui sont ordinairement inférieurs à ceux employés sur une ligne principale. Par exemple, l'avion employé sur une ligne principale coûte aujourd'hui \$200,000. Je suppose que l'avion moyen utilisé sur un embranchement coûte environ 20 ou 25 p. 100 de ce montant.

M. DONNELLY: Ces embranchements constituent-ils des lignes qui alimentent Trans-Canada?

L'hon. M. HOWE: Oui, et nos lignes les alimentent aussi.

L'hon. M. HANSON: Diriez-vous qu'elles se complètent?

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. HANSON: Il n'existe pas de raison pour que vous ne vous accommodiez pas de cette façon pourvu que les autres lignes procurent le service réglementaire.

L'hon. M. HOWE: Oui, les horaires des Lignes Trans-Canada indiquent les lignes accessoires avec lesquelles elles établissent des correspondances et nous pouvons ainsi diriger ce trafic par Trans-Canada.

L'hon. M. HANSON: Entendez-vous embrasser le service des embranchements dans le rayon de vos activités?

L'hon. M. HOWE: Non.

M. JACKMAN: La définition de ce qui constitue l'embranchement et la ligne principale pose la difficulté. Vous aviez décidé primitivement que la ligne entre Vancouver et Victoria constituait un embranchement. Elle fait maintenant partie de la ligne principale en raison d'un arrêté en conseil, Air-Canada en devient acquéreur et déplace tous les pionniers qui exploitaient des lignes dans cette région et les ont exploitées peut-être à perte pendant dix ans. Elles ne touchent apparemment pas de compensation à moins que l'on n'ait pris quelque disposition à ce sujet. Le ministre des Postes et les autres dirigeants peuvent proclamer quelque autre ligne un embranchement. Ils peuvent dire aussi qu'ils veulent que les L.A.T. transportent le courrier à quelque autre endroit. Les L.A.T. s'en occupent et la ligne existante qui ne recevait qu'une maigre subvention disparaît. Est-ce l'entreprise privée en ce pays ou les pionniers qui vont souffrir d'une telle situation?

L'hon. M. HOWE: La ligne ne disparaît pas nécessairement. C'est une chose très mobile. La ligne privée peut se déplacer et exploiter une autre route.

M. JACKMAN: On a dit dans le passé qu'une ligne ne pouvait être exploitée sans un contrat pour le transport du courrier.

L'hon. M. HOWE: C'est vrai, oui. J'entends que le service est une chose mobile, les immobilisations ne sont pas considérables, et la compagnie peut se déplacer et exploiter une autre route.

M. JACKMAN: Je serais porté à croire que cela est tout à fait impossible.

M. SYMINGTON: Vous parlez de lignes principales, — je ne considérerais pas l'île de Victoria comme un embarras pour qui que ce soit. Je dirais que vous retiendrez certainement toujours vos routes de lignes principales au Canada. Du moins, je le crois.

M. JACKMAN: Cela paraît très sensé.

M. DONNELLY: Je crois que vous avez raison.

L'hon. M. HANSON: Si vous commencez à éliminer un concurrent vous devez songer à sa situation.

M. SYMINGTON: Est-ce dur quand, comme on l'a laissé entendre, il a perdu de l'argent pendant dix ou quinze ans?

L'hon. M. HANSON: Je comprends parfaitement la portée de vos paroles, mais j'ai vu des gens demeurer dans le commerce dans l'espoir de jours meilleurs. A mon avis, un homme qui a confiance et engage ses capitaux ne devrait pas être éliminé simplement parce qu'il perd de l'argent.

L'hon. M. HOWE: Je pourrais vous donner un renseignement intéressant que l'on vient de me communiquer. Le tarif voyageur moyen de Trans-Canada se chiffre à 5.32 cents le mille tandis que le coût moyen du transport d'un voyageur dans le cas des autres services,—c'est-à-dire, les services qui ont horaire régulier,—s'établit à 19.29 cents le mille.

M. DONNELLY: Il s'agit du transport aérien?

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. HANSON: Je serais porté à croire que le coût pourrait bien être beaucoup plus élevé. Je serais porté à croire que le coût du transport aérien entre Moncton et Charlottetown est beaucoup plus élevé.

M. JACKMAN: J'en conclus que vous ne vous en prenez pas à l'administration des compagnies privées actuelles?

L'hon. M. HOWE: Non, c'est tout l'opposé.

M. JACKMAN: Si c'est tout l'opposé, pourquoi les éliminez-vous?

L'hon. M. HOWE: Nous les avons invitées à se rallier aux L.A.T. et elles ont fait la sourde oreille.

M. SYMINGTON: Vous pouvez voir par ces chiffres pourquoi le public à travers tout le pays ne cesse de demander aux Lignes aériennes Trans-Canada d'établir un service dans leurs villes. Deux facteurs importants entrent en ligne de compte, la nature du service et son coût peu élevé.

L'hon. M. HANSON: Et elles possèdent de meilleurs avions.

M. SYMINGTON: Oui. Ce sont deux genres de services tout à fait différents. Il est facile d'apprécier pourquoi des gens dans toutes les parties du Canada demandent aux Lignes aériennes Trans-Canada de pratiquer des atterrissages dans leur milieu. Il n'existe aucun doute à ce sujet.

M. JACKMAN: C'est pourquoi nous pensons que, sous ce rapport, la ligne de conduite devrait être bien déterminée, afin que nous puissions savoir exactement à quoi nous attendre, ainsi que ceux qui ont fait des placements dans les lignes privées.

M. SYMINGTON: Je n'ai pas d'opinion à ce sujet. C'est là une question qui intéresse le Gouvernement. Naturellement, on entend dire un peu partout que toutes ces lignes ont lancé ces routes de leur propre initiative; le fait est, cependant, que le courrier est leur seul moyen de revenu.

L'hon. M. HANSON: Prenons un cas extrême: j'ai voyagé par la ligne Yukon-Southern. Son service est bon—elle emploie les Boeings, avions-passagers à dix places—et elle a fait des dépenses considérables. Maintenant, il y a des rumeurs—je crois que l'hon. M. Howe a déjà communiqué aux journaux que, tôt ou tard, Air-Canada desservirait cette route.

M. SYMINGTON: Je ne crois pas qu'il ait dit cela; mais la route de l'Alaska, oui.

L'hon. M. HANSON: Oui, c'est ce que je voulais dire, la route de l'Alaska, ce qui comprendrait la route au territoire du nord.

L'hon. M. HOWE: Il faut aussi tenir compte du fait que la ligne Yukon-Southern est une compagnie privée, et à ce titre elle ne peut suffire aux affaires.

L'hon. M. HANSON: Oui, la Yukon-Southern ne peut pas suffire aujourd'hui. Mais mettons qu'elle ne le puisse pas; le C.P. a acheté cette route, et est en mesure de s'occuper de fournir le service—savez-vous s'il est exact que le C.P. a acheté la Yukon-Southern?

L'hon. M. HOWE: C'est ce que j'ai compris.

L'hon. M. HANSON: Je croyais qu'il l'avait acheté; il me semble avoir vu cela l'autre jour.

L'hon. M. HOWE: Vous avez raison; on me dit que c'est exact.

L'hon. M. HANSON: Et les frais d'aéroport?

M. DONNELLY: De combien sont-ils?

M. SYMINGTON: Ils sont fixés par le ministère des Transports, ou par les municipalités où se trouvent les aéroports.

L'hon. M. HOWE: Les frais sont les mêmes que ceux qui sont exigés de T.C.A.

M. SYMINGTON: Il faut tenir compte des services internationaux. Je veux parler de plusieurs de ces routes—celle de Windsor, par exemple, n'est pas une ligne principale; mais son service est de même nature, puisqu'elle traverse une région très peuplée et s'achemine vers Détroit et Chicago—elle sert d'issue. Si j'ai bien compris la ligne de conduite, T.C.A. se chargera des services internationaux. C'est ainsi que je l'interprète. S'il y a eu des changements, la question prend un autre aspect.

M. JACKMAN: Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas entrepris le service entre Vancouver et Victoria? J'ai l'impression que sa première ligne allait de Seattle à Vancouver. Vous laissez le champ libre, une autre ligne lance le service.

dans cette région et puis vous annoncez que T.C.A. vient s'y établir; vous décidez d'agrandir votre parcours, ce qui vous demande très peu ou rien du tout; mais il est très évident que vous ruinez la petite compagnie. Je trouve cela sérieux. Cette région voulait le service en premier lieu, et les compagnies privées le lui ont fourni; une fois qu'il est établi, T.C.A. s'en empare.

M. SYMINGTON: Je ne crois pas que vous ayez tout à fait raison.

M. JACKMAN: Je ne trouve pas cela juste.

M. SYMINGTON: Je crois avoir déjà expliqué que nous ne pouvions pas desservir l'île puisqu'il n'y avait pas d'aéroport; nous avons donc sous-loué à Canadian Airways.

L'hon. M. HANSON: C'est une compagnie privée qui a établi cette ligne en premier lieu.

M. SYMINGTON: Non—Dès le début, il était admis, en général, que l'île de Vancouver serait reliée à la terre ferme par les Lignes aériennes Trans-Canada, mais en attendant qu'un aéroport soit disponible, la route a été sous-louée à la compagnie Canadian Airways. Elle avait été avertie, et elle savait à quoi s'attendre.

L'hon. M. HANSON: Elle savait ce qui arriverait; il n'y a pas de doute là-dessus. La situation n'est pas déraisonnable. Je ne trouverai pas à redire à ce sujet, et je suis content que la question soit éclaircie. Vous nous affirmez aujourd'hui que les services actuels qui sont hors la ligne principale ne seront pas dérangés, du moins pas maintenant.

M. JACKMAN: Cette question devient assez importante parce que certaines compagnies privées reçoivent, même d'Afrique, de la part de membres du corps d'aviation, des demandes de situation pour après la guerre. Naturellement, il faut qu'elles connaissent les projets du Gouvernement. Est-ce que T.C.A. compte s'agrandir et avoir le monopole de toutes les lignes de quelque valeur au Canada? Cela veut dire que dès qu'une ligne privée deviendra prospère, T.C.A. s'en emparera. Il importe de savoir si toutes les lignes privées feront partie de T.C.A., ou si elles pourront continuer à se développer comme entreprises privées. Il me semble que la situation qui les attend après la guerre mérite d'être examinée.

M. SYMINGTON: J'ai déjà dit que cet argument ne me paraît pas bien fondé. Nous avons reçu beaucoup de demandes de ce genre, mais il serait absolument ridicule et impossible pour nous de convenir d'engager certains hommes après la guerre, et de leur dire que nous leur donnerons un emploi à leur retour. Nous ne savons pas ce que seront les lignes aériennes; ni combien de ces aviateurs reviendront, ou si ceux qui ont formulé une demande seront vivants. Nous ne pouvons pas faire plus que ce que nous avons fait en disant que nous avons l'intention d'employer à leur retour autant d'aviateurs que possible. Je ne crois pas qu'une ligne aérienne puisse dire davantage.

L'hon. M. HANSON: Je ne pense pas que vous puissiez en dire plus.

M. SYMINGTON: A mon avis, personne ne le pourrait.

M. HANSON (*Skeena*): Non, c'est une question qui se rattache à la ligne de conduite du Gouvernement. Nous ne savons pas ce que sera celle-ci après la guerre, pas plus que nous ne savons quel gouvernement sera au pouvoir à cette époque.

M. SYMINGTON: La compagnie projetée de traverser le continent par une route plus courte qui survolerait les Grands Lacs jusqu'à Winnipeg et de là se dirigerait à des points d'issue dans l'ouest du Canada et dans le territoire du Yukon.

L'hon. M. HANSON: Cela soulève la question du Yukon; vous avez décidé de vous y rendre?

M. SYMINGTON: Absolument, et si j'ai bien compris, jusqu'à Whitehorse et l'Alaska. Vous savez que c'est là une route internationale. Je ne sais pas s'il y aura également une route locale.

Le prolongement des services de la Compagnie au Yukon et à l'Alaska a été différé, parce que l'Alaska a été déclarée zone militaire par le Gouvernement des Etats-Unis et que toute forme d'aviation civile y est interdite.

L'hon. M. HANSON: Cela ne s'applique pas, naturellement, au service de Whitehorse et du Yukon?

M. SYMINGTON: Non, ces endroits sont en territoire canadien.

M. SISSONS: Vous avez dit que "l'Alaska a été déclarée zone militaire par le Gouvernement des Etats-Unis et que toute forme d'aviation civile y est interdite"; cela ne s'appliquerait pas au prolongement de votre ligne d'Edmonton à Whitehorse?

M. SYMINGTON: Oh, non, pas du tout.

Les gouvernements du Canada et des Etats-Unis se sont entendus pour maintenir en force jusqu'à la fin de la guerre, l'entente actuelle au sujet des services aériens internationaux, mais l'une ou l'autre des parties contractantes peut rouvrir les négociations après un avis de six mois.

L'hon. M. HANSON: En quoi consiste l'accord actuel sur les services aériens internationaux?

M. SYMINGTON: C'est une histoire plutôt longue à raconter, mais la situation se résume à peu près à ceci: les lignes qui existaient dans le temps furent maintenues telles quelles. Si les opérations militaires exigent des envolées et des atterrissages au Canada ou en route à quelque autre endroit, ils ont le droit de les pratiquer pendant la guerre comme opérations militaires, tout comme la C.A.R.C. peut exercer le même droit en territoire américain.

L'hon. M. HANSON: Quand il s'agit purement d'opérations militaires?

M. SYMINGTON: Oui, quand il s'agit purement d'opérations militaires, et il est bel et bien stipulé que des opérations commerciales ne peuvent pas être pratiquées et l'accord cesse à la fin de la guerre sur avis de six mois.

L'hon. M. HANSON: C'est tout ce qu'implique l'accord.

M. SYMINGTON: C'est tout ce qu'il implique.

L'hon. M. HOWE: Il existe un autre accord qui a été déposé à la Chambre des communes. Il existe un accord entre les Etats-Unis et le Canada qui s'applique à chaque route exploitée entre les deux pays,—c'est-à-dire de gouvernement à gouvernement.

L'hon. M. HANSON: Cet accord s'applique aux envolées commerciales?

L'hon. M. HOWE: Je crois que cet accord a expiré ce printemps; c'est un accord de trois ans que l'on a convenu de proroger jusqu'à la fin de la guerre.

L'hon. M. HANSON: Quelle en est la portée?

L'hon. M. HOWE: L'accord a pour effet de désigner certaines routes sur lesquelles les compagnies des Etats-Unis pratiqueront des envolées suivant les lois des Etats-Unis, et certaines autres routes qu'exploiteront les compagnies canadiennes suivant la loi canadienne.

M. SYMINGTON: La situation a été maintenue telle quelle. Je crois avoir dit cela.

L'hon. M. HOWE: La situation a été maintenue telle quelle.

L'hon. M. HANSON: Combien de routes ont-ils et combien en avons-nous?

L'hon. M. HOWE: Ils ont beaucoup plus de routes. Nous avons la route que nous voulions. Nous avons la route de Toronto à l'aéroport La Guardia. Ils ont une route allant à Moncton. Ils ont une route pour Montréal. Ils ont aussi une route pour Winnipeg, une route pour Lethbridge et une route pour Vancouver.

L'hon. M. HANSON: Y a-t-il une route de Bangor à Boston?

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. HANSON: Y a-t-il une disposition qui vise à procurer un service aux Canadiens sur cette route?

L'hon. M. HOWE: Oui. Les Canadiens ont le même droit de voyager que les Américains.

L'hon. M. HANSON: J'avais l'impression que les envolées étaient limitées aux opérations militaires.

L'hon. M. HOWE: Non.

M. SYMINGTON: Les mêmes voyages essentiels sont prévus là tout comme ici.

L'hon. M. HOWE: Ces services se prolongent au delà de Moncton,—au nord de Moncton et à l'est de Moncton.

L'hon. M. HANSON: Oui. Ils se prolongent jusqu'au Labrador.

L'hon. M. HOWE: Oui; il y a des services militaires dans cette région.

M. JACKMAN: Toutes ces compagnies américaines ont le droit de faire des envolées au Canada et d'utiliser certaines installations de têtes de ligne, et les seules facilités que nous possédons sont celles qui comportent des envolées de Toronto à l'aéroport La Guardia.

L'hon. M. HOWE: Précisément.

M. JACKMAN: Les accords ont été prorogés pour la durée de la guerre?

L'hon. M. HOWE: Précisément.

M. JACKMAN: Et la plupart d'entre eux s'appliquent à la fois au transport militaire et aux voyages ordinaires par des civils?

L'hon. M. HOWE: Exactement.

M. JACKMAN: Indépendamment de ce privilège que possèdent les lignes aériennes des Etats-Unis d'utiliser l'aéroport de Lethbridge, y a-t-il quelque route dans la Colombie-Britannique dont les Américains peuvent se servir? Cette route se termine à Lethbridge, mais où commence-t-elle aux Etats-Unis?

M. SYMINGTON: La route se termine à Lethbride, oui, c'est une route qui se prolonge de Great Falls, Montana, à Lethbridge.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, pensez-vous que nous devrions décider si nous allons siéger cet après-midi? Il nous faudrait obtenir le consentement unanime de la Chambre à cette fin.

M. JACKMAN: Les résolutions budgétaires sont très importantes. Pour mon propre compte, je ne crois pas que nous puissions nous absenter de la Chambre pendant qu'elles sont à l'étude.

M. HANSON (*Skeena*): Ne pourrions-nous pas siéger ce soir?

L'hon. M. HANSON: La même situation existe. Je crois que nous devrions ajourner jusqu'à demain. Nous avons fait du progrès, nous avons franchi les premières étapes.

Le PRÉSIDENT: Il appartient au Comité de décider.

L'hon. M. HANSON: La proposition sera combattue si l'on essaie de la faire adopter.

M. McCULLOCH: Je crois que nous serions bien avisés de siéger cet après-midi. Ces messieurs, les dirigeants des Lignes aériennes Trans-Canada, sont venus ici de Montréal. Ce sont des hommes très occupés.

M. JACKMAN: Le budget est plus important que les dirigeants venus de Montréal, monsieur le président.

M. McCULLOCH: Vraiment?

M. JACKMAN: Parfaitement.

M. McCULLOCH: C'est peut-être ce que vous pensez.

M. JACKMAN: Eh! bien, je soumets cette opinion au Comité.

L'hon. M. HANSON: En tout cas, nous n'avons pas encore le droit de nous réunir cet après-midi. Je crois que vous devrez songer à la commodité des membres de ce Comité qui ont d'autres devoirs à remplir. Si les résolutions budgétaires sont à l'étude, je ne puis être ici cet après-midi.

M. DONNELLY: En fait, monsieur le président, si nous n'en convenons pas unanimement, nous ne pouvons obtenir le consentement de la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Pour adopter le rapport il nous faudrait obtenir le consentement unanime.

M. DONNELLY: Oui. Nous ne pouvons faire adopter le rapport sans le consentement unanime; nous ne pouvons obtenir la permission de la Chambre de siéger s'il n'y a pas unanimité.

L'hon. M. HANSON: N'essayez pas de passer outre.

M. DONNELLY: Non.

M. HANSON (*Skeena*): Tel que M. Hanson l'a fait observer, la recommandation adoptée unanimement aujourd'hui ne se rapportait-elle pas à la permission de siéger demain ou tout autre jour que nous voulions?

M. DONNELLY: Précisément.

M. HANSON (*Skeena*): N'est-ce pas ce qui a été proposé?

L'hon. M. HANSON: Quant à moi, nous ne pouvons siéger cet après-midi. Je ne vois pas la nécessité d'avoir ce groupe nombreux d'employés supérieurs ici. Je me suis souvent demandé pourquoi nous devons les avoir.

M. SYMINGTON: Je n'en ai que deux, et je veux qu'ils soient ici.

M. JACKMAN: Quand comptez-vous recevoir les rapports des chemins de fer Nationaux du Canada?

L'hon. M. MICHAUD: Nous allons les déposer cet après-midi. La résolution relativement à leur renvoi à ce Comité sera présentée cet après-midi.

L'hon. M. HANSON: Cela est parfait, mais nous devrions avoir un peu de temps pour les étudier.

M. SYMINGTON: L'étude cette année est plaisante.

Le PRÉSIDENT: Alors, vous feriez aussi bien de continuer l'étude de ce rapport jusqu'à 1 heure.

M. SYMINGTON: Très bien.

La Compagnie fait des plans et conduit des expériences au sujet des envolées transocéaniques et internationales, mais tout programme détaillé est subordonné aux futurs développements.

L'hon. M. HANSON: Cela constitue une lecture très intéressante. Jusqu'où sommes-nous allés et à quoi songez-vous?

M. SYMINGTON: Nous songeons à bien des choses et nous accomplissons beaucoup. Nous travaillons intensément à faire des préparatifs. Je ne suis pas certain si je puis en dire bien davantage pour le moment, mais je puis assurer le Comité que nous nous occupons de cette question d'une façon pratique.

M. HANSON (*Skeena*): N'y a-t-il pas actuellement quelque ligne entre l'Europe et le Canada, ou y en avait-il une l'an dernier?

M. SYMINGTON: Non. Il y a un commandement de livraison transatlantique des avions de bombardement et un service de transport affecté au voyage de retour des équipes, et nous avons contribué à ce service trois équipes pour les initier aux envolées transatlantiques. Nous avons fait former toutes ces équipes. Nous avons aussi commencé hier vendredi les envolées d'un gros avion à Goose pour répondre aux besoins du transport à cet endroit. Cet avion fera ensuite une envolée aller et retour en Angleterre.

L'hon. M. HANSON: Est-ce une route permanente?

M. SYMINGTON: Eh! bien, c'est une entreprise de l'Etat. Franchement, monsieur Hanson, nous sommes occupés à concevoir des avions à la fois pour usage immédiat et les besoins de l'après-guerre.

L'hon. M. HANSON: Vous nous dites en substance que les Lignes Trans-Canada vont s'engager dans le transport transocéanique.

M. SYMINGTON: Absolument, suivant les directions données.

L'hon. M. HANSON: Aussitôt que vous le pouvez?

M. SYMINGTON: Aussitôt que nous le pourrons; et nous ne croyons manquer les occasions.

L'hon. M. HANSON: Qu'est-ce à dire?

M. SYMINGTON: Les bonnes occasions qui se présentent.

M. HANSON (*Skeena*): Je me souviens qu'il était possible d'envoyer un courrier aérien en Europe continentale, en Suède, par exemple, l'automne dernier. J'ai reçu un courrier par voie d'Angleterre.

M. SYMINGTON: Il ne vient pas de courrier aérien depuis quelque temps.

M. EMMERSON: C'est une autre compagnie qui s'en occupait.

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Vous proposez-vous de constituer un service de transport océanique exclusif en tant qu'il s'agit du Canada?

M. SYMINGTON: Je ne saurais dire. J'imagine que c'est une question que vous devrez poser au Gouvernement.

L'hon. M. HANSON: Je vous le demande et je m'enquiers du principe dont vous vous inspirez. C'est vous qui ruminez ce sujet.

M. SYMINGTON: En ce qui concerne les Lignes Trans-Canada, elles se préparent à continuer leur trafic océanique international.

L'hon. M. HANSON: Je vais vous demander d'être encore plus précis. Vous proposez-vous de vous réserver ce domaine ou entendez-vous laisser quelqu'un autre avoir sa part?

M. SYMINGTON: Je dirais que nous préférierions tout naturellement nous réserver ce trafic, mais si le Gouvernement en décide autrement, nous ne pouvons pas.

L'hon. M. HANSON: Vous n'avez pas besoin de me dire cela. Est-ce votre proposition, non votre désir?

M. SYMINGTON: Il n'existe pas de proposition, que je sache, monsieur Hanson. Nous nous préparons tout simplement à voler en prenant pour acquis que nous sommes l'instrument du Gouvernement en matière d'envolées internationales et que nous serons appelés à pratiquer des envolées. Nous nous appuyons sur ce principe.

L'hon. M. HANSON: Il va sans dire que d'autres gouvernements n'ont pas agi jusqu'ici d'après ce principe. Imperial Airways n'était pas toujours possédé ou contrôlé par l'Etat.

M. SYMINGTON: Il va sans dire qu'il l'est présentement.

L'hon. M. HOWE: Il va sans dire qu'il fut l'instrument choisi du gouvernement du Royaume-Uni pour les envolées outre-mer.

L'hon. M. HANSON: C'est une toute autre affaire. Ils ont encouragé l'initiative privée.

L'hon. M. HOWE: La Grande-Bretagne n'a jamais encouragé l'initiative privée sauf par l'entremise de l'instrument de son choix.

M. SYMINGTON: Il est arrivé en Grande-Bretagne que Imperial Airways ne pouvait faire face à la situation et il a fallu que le gouvernement s'en porte acquéreur.

L'hon. M. HANSON: Après que la guerre eut nécessité cette intervention.

M. SYMINGTON: Non. Je crois que ce fut avant la guerre. Je crois que B.O.A.C. fut constitué avant la guerre.

M. JACKMAN: Avez-vous eu connaissance que la Suède qui passe pour un état assez avancé et plutôt socialiste a constitué récemment une compagnie de transport aérien qui fera des randonnées aux Etats-Unis et aussi en Europe. Cette compagnie est commanditée par des particuliers et la compagnie d'aviation possédée par l'Etat va lui prêter son concours en mettant ses aéroports et ses installations de recherche à sa disposition. Avez-vous fait enquête à ce sujet?

M. SYMINGTON: Non. Il y a mille et une conjectures sur ce que chaque nation se propose de faire. Je ne connais pas de sujet auquel le public s'intéresse plus aujourd'hui que celui des envolées internationales. A mon humble avis, personne ne peut se former une opinion avant que la situation internationale ne soit tirée au clair. Ainsi, chaque pays doit faire des préparatifs en vue de répondre à la situation suivant qu'elle se dessine. Les Ligues Trans-Canada cherchent à faire cela.

M. JACKMAN: Avez-vous raison de croire que les citoyens canadiens ne seront pas aussi bien desservis en matière de transport aérien trans-océanique si vous n'intervenez pas?

M. SYMINGTON: Je crois qu'ils ne seront pas aussi bien desservis.

L'hon. M. HANSON: Ce que vous nous dites, monsieur Symington, c'est que vous allez vous lancer dans ce service quoi qu'il arrive; mais vous n'irez pas jusqu'à me dire que vous n'y admettez personne d'autre.

M. SYMINGTON: Je vais vous répondre comme ceci. Si l'Etat nous permet d'entreprendre cela, nous le ferons. Il faut évidemment que l'Etat nous fournisse l'argent nécessaire; inutile de vous dire que toute concurrence entre deux compagnies dans le service transocéanique serait fatale aux ambitions du pays. Il y aura assez de concurrence étrangère à vaincre sans nous en ajouter ici même. C'est une chose certaine.

L'hon. M. HANSON: J'ai déjà entendu, il me semble, la devise suivante: "Concurrence toujours, fusion jamais". Cela restera sans doute vrai après la guerre. Acceptons un peu de concurrence.

M. SYMINGTON: Oui; mais, voyez-vous, monsieur Hanson, la capacité cubique d'un avion, ainsi que son coût et les frais de service rendent toute concurrence désastreuse, à mon avis.

L'hon. M. HANSON: C'est parler sur un ton assez dogmatique.

M. SYMINGTON: C'est que j'en suis convaincu, et que j'ai beaucoup étudié cela.

L'hon. M. HANSON: Si des entreprises privées consentent à y risquer leurs capitaux—vous voudriez dire qu'elles n'en ont pas le droit?

M. SYMINGTON: Monsieur Hanson, je suis tout à fait de votre avis excepté sur le point suivant: aucune compagnie ne peut offrir de service aérien sans un tarif postal très libéral. C'est impossible. Ne vous y trompez pas. C'est impossible, simplement. Même sans concurrence, cela serait impossible à moins d'un tarif postal généreux.

L'hon. M. HANSON: Ce serait tout à fait impossible?

M. SYMINGTON: Tout à fait impossible si l'Etat n'accorde pas un tarif postal généreux.

M. JACKMAN: Pour obtenir un permis de vol transocéanique, on s'adresse à la Commission des Transports? ou quelles mesures faut-il prendre?

M. SYMINGTON: Je ne le sais pas. Nous n'avons demandé aucun permis encore. Je ne m'en suis pas encore occupé. La seule permission qu'il nous

faudra, je suppose, c'est celle du gouvernement britannique, ainsi que celle du gouvernement canadien. Je ne connais pas encore le détail de ce qu'il faudra faire.

M. JACKMAN: Y a-t-il d'autres compagnies aussi avancées que les T.C.A. par rapport au service transocéanique?

M. SYMINGTON: Au Canada?

M. JACKMAN: Oui, des compagnies à capital canadien?

M. SYMINGTON: Oh! je ne le crois pas.

L'hon. M. HANSON: Quels sont les projets des Etats-Unis à ce sujet? Se proposent-ils de se servir de la ligne Pan-American?

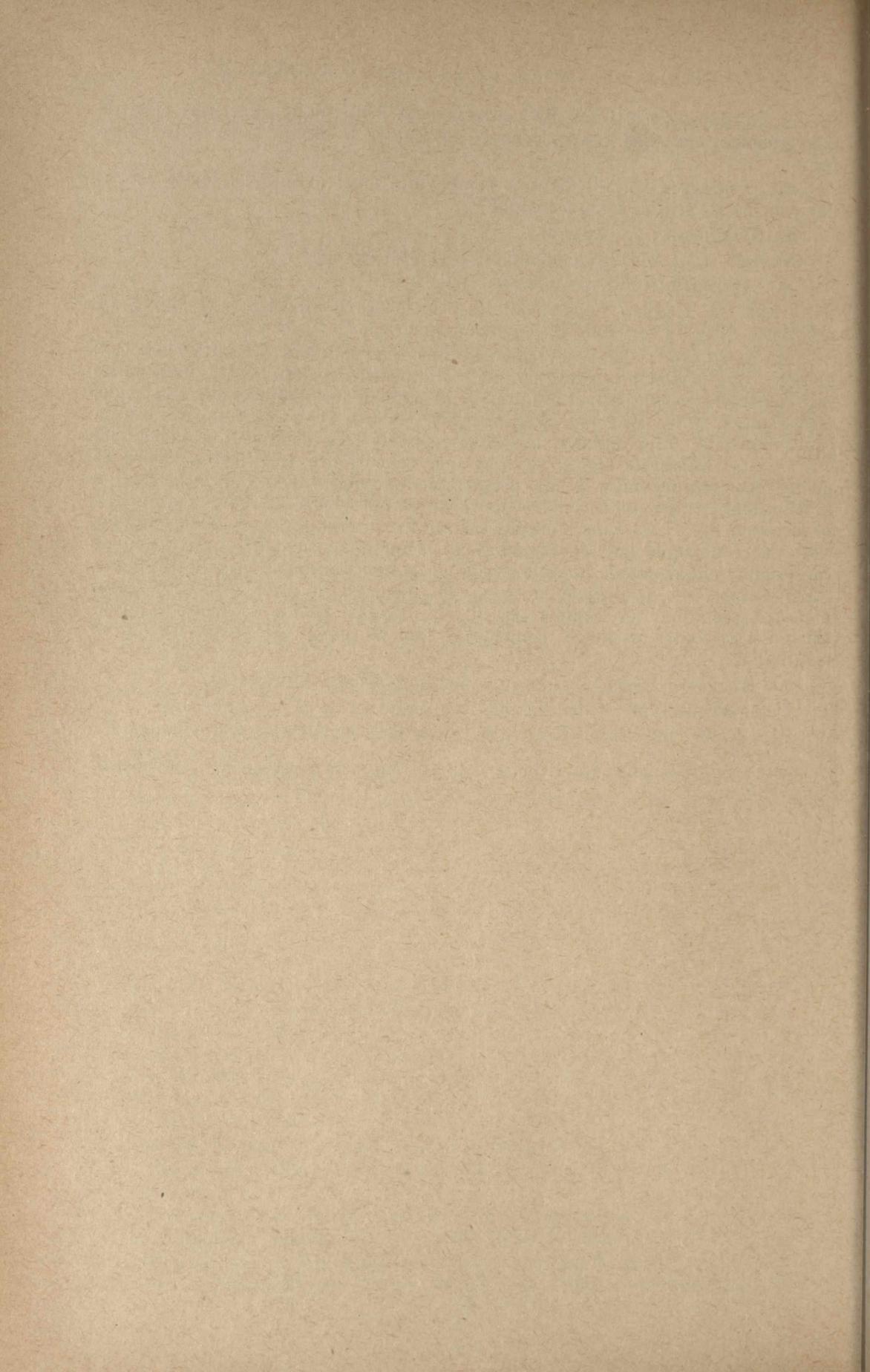
M. SYMINGTON: C'est actuellement une question très délicate, chez eux. Je pense que personne n'ignore ce que l'administration désire faire, mais je ne sais pas si elle pourra ou non le faire. Je ne connais pas d'autre pays au monde, actuellement, où les services d'aviation appartiennent à des intérêts privés. Cela continuera-t-il? Mon opinion là-dessus ne vaut rien de plus que celle d'un autre. Les différentes lignes se font une concurrence très fortes. Elles se poignent mutuellement. L'une, par exemple, une petite ligne qui va de Boston à Montréal, a demandé, l'autre jour, la permission à la Civil Aeronautic Association des Etats-Unis d'établir un service international de 27,000 milles; c'est une compagnie qui n'a jamais payé le moindre dividende, qui a peu de capitaux, et elle demande le droit d'établir des lignes jusqu'en Grande-Bretagne, en Allemagne, etc., et jusqu'à Moscou. Elle demande le droit, à la Civil Aeronautic Association des Etats-Unis, d'établir 27,000 milles de lignes internationales. Et toutes les autres compagnies font de même. Je ne sais ce qui en résultera.

M. HANSON (*Skeena*): Il est une heure, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Il est une heure. Le Comité va lever la séance.

M. HANSON (*Skeena*): Pour se réunir de nouveau à l'appel du président?

(Le Comité s'ajourne à 1 heure pour se réunir de nouveau sur convocation du président).



## PROCÈS-VERBAUX

CHAMBRE DES COMMUNES,

30 mars 1943.

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

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je pense que nous allons, sans autre retard, reprendre où nous l'avions laissé le rapport des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice 1942. Nous en étions à la page 5, Service des passagers.

*M. H. J. Symington est rappelé:*

M. SYMINGTON: Monsieur le président, avant de commencer, je veux corriger une réponse que j'ai faite à M. Hanson, afin qu'il n'y ait pas d'erreur. En relisant les procès-verbaux, je m'aperçois que j'ai dit, au sujet des quatre directeurs nommés par l'Etat, que la Loi les faisait choisir parmi les membres du conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada. Il faut changer le mot *parmi*; ils sont choisis "par" les membres du conseil d'administration, non pas parmi eux, selon la Loi. Je ne voudrais pas induire le Comité ou M. Hanson en erreur sur ce point.

L'hon. M. HANSON: Tout est très bien, monsieur Symington, je comprends parfaitement. En avons-nous fini avec la question des transports aériens?

M. SYMINGTON: Nous n'en étions qu'au titre: "Service des passagers".

L'hon. M. HANSON: Oui. Nous venions d'y arriver. Nous n'y avons pas encore touché. Avant de passer à autre chose, monsieur Symington, je voudrais attirer votre attention sur un article d'Austin F. Cross, reproduit du "Financial Times" et intitulé "Has Canada an After-the-War Air Policy?" (Le Canada a-t-il un programme aérien pour l'après-guerre?) Auriez-vous objection à nous parler des projets concernant un programme aérien d'après-guerre?

M. SYMINGTON: Je ne pense pas, monsieur Hanson, pouvoir en dire beaucoup plus que je n'en ai dit hier. Pour ce qui est des T.C.A., elles s'occupent activement de la préparation des services transocéaniques, croyant qu'elles y participeront après la guerre. Nous faisons actuellement tout ce qui est possible; je veux dire en ce qui concerne l'étude de la navigation aérienne, des routes aériennes, de la construction des avions, de l'entraînement des aviateurs, etc., afin d'être prêts lorsque le moment viendra. Je ne puis rien dire de plus précis encore.

L'hon. M. HANSON: C'est assez général, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: C'est général, mais en fait c'est très précis.

L'hon. M. HANSON: Est-ce que vous vous proposez de recommencer de votre côté le travail qui a déjà été fait?

M. SYMINGTON: Je vous demande pardon?

L'hon. M. HANSON: Est-ce que vous vous proposez de recommencer de votre côté le travail qui a déjà été fait, soit par l'Etat, soit par des corporations ou compagnies privées?

M. SYMINGTON: Je ne sais pas quel travail a été fait par des corporations privées. Mais je sais ce que l'Etat fait actuellement. On nous consulte, naturellement, sur ce qui touche aux règlements internationaux de l'aviation, aux services météorologiques, aux communications et aux autres choses de ce genre;

et l'on nous demande ce que nous pensons de la dimension et du modèle des avions, etc.

L'hon. M. HANSON: Tout cela se rapporte à l'exploitation. Ce que j'aimerais savoir, de vous ou de n'importe qui, c'est simplement ceci: est-ce que les T.C.A., ou l'Etat, ont l'intention d'établir au Canada un monopole des transports aériens?

M. SYMINGTON: Je crains bien qu'il faille vous adresser au Gouvernement ou au ministre. Je ne saurais vous renseigner.

L'hon. M. HANSON: Vous ne voudriez pas exprimer d'opinion là-dessus?

M. SYMINGTON: Je ne le pourrais pas.

L'hon. M. HANSON: Mais ce serait votre avis personnel.

M. SYMINGTON: Non. Je pense avoir dit que je n'ai pas changé d'avis depuis l'année dernière. J'ai dit que les services de la ligne principale et ceux qui desservent les points d'accès au pays devraient appartenir à l'Etat; quant aux lignes secondaires, on devrait les laisser aux entreprises privées. Je n'ai pas changé d'opinion à ce sujet.

L'hon. M. HANSON: Cela me paraît sensé, jusqu'à un certain point. Que voulez-vous dire au juste par ligne principale?

M. SYMINGTON: Il est assez difficile de préciser ce qu'est une ligne principale, et je pense qu'il faut que sa définition reste assez imprécise, afin de s'adapter aux changements qui se produiront plus tard. J'appellerais service de ligne principale celui pour lequel l'Etat a construit des champs d'atterrissage, des systèmes de signalisation, de communication, etc., en vue de procurer un transport de première classe, rapide, régulier—en somme, tout ce que l'Etat considère nécessaire, lorsque les circonstances paraissent le justifier.

L'hon. M. HANSON: En chemin de fer, le terme "ligne principale" a une signification précise, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Oui, il y a des lignes principales et des lignes secondaires. Mais dans les chemins de fer il y a, par exemple, une ligne principale allant au sud et deux lignes principales allant au nord; en certain cas il y aura une ligne principale vers l'est et l'ouest et vers le nord, ainsi que vers la partie sud du pays. Par exemple, la ligne de Winnipeg à Edmonton a tous les caractères d'une ligne principale.

L'hon. M. HANSON: Aux pages 8 et 9, il y a une carte des lignes aériennes Trans-Canada.

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Si l'on tient compte du fait que la partie habitée du Canada constitue une bande d'environ 3,000 milles de longueur et 300 milles de largeur, les lignes principales, en général, suivraient la direction est-ouest. C'est de cette manière que je dirais si une ligne est ligne principale ou non. Ne semble-t-il pas évident que toutes les autres lignes, celles donnant sur les lignes principales, devraient être des lignes privées? Ce sont des lignes secondaires.

M. SYMINGTON: Je pense que vous ne m'avez pas suivi tout à fait. Par lignes principales, je voulais dire les lignes ayant l'importance d'une ligne principale, ainsi que les lignes conduisant aux points d'accès du pays; par exemple, celle qui conduit à Windsor.

L'hon. M. HANSON: Par conséquent celles qui vont au sud aussi.

M. SYMINGTON: Ou encore comme celle qui va d'Edmonton à l'Alaska. On a choisi la route Lethbridge-Edmonton parce qu'elle mène en Alaska et en Extrême-Orient. C'est la raison pour laquelle a été adopté ce que l'on pourrait prendre pour une route secondaire.

L'hon. M. HANSON: Naturellement, vous feriez aboutir toutes vos lignes à des points d'accès; il y en a partout. Par exemple, la ligne de Fort-William à Duluth, ou de Vancouver au nord en longeant la côte.

M. SYMINGTON: A ce que je comprends, s'il y avait une ligne Fort-William-Duluth—je crois comprendre que le gouvernement se propose d'en établir une, et cela convient aux T.C.A.—ce sont les Lignes aériennes Trans-Canada qui en assureraient le service. C'est en effet une question de négociations entre gouvernements.

L'hon. M. HANSON: Alors, en général, le Gouvernement et votre compagnie ont l'intention—et, je suppose, jusqu'à un certain point...

M. SYMINGTON: Non, non; je ne veux pas que vous supposiez rien de tel. Vous ne devez pas supposer cela.

L'hon. M. HANSON: Vous pourriez me permettre de le présumer.

M. SYMINGTON: Vous pouvez faire les déductions qu'il vous plaira; mais ne me consultez pas sur des questions de projet et de méthode; cela regarde le Gouvernement. Il nous demande actuellement de fournir certains services, mais cela n'a rien à voir avec le programme de l'Etat.

M. DONNELLY: Vous croyez donc que si nous avions deux compagnies de Lignes Trans-Canada, ni l'une ni l'autre ne ferait de profits; je veux dire si elles se faisaient concurrence.

M. SYMINGTON: Pas du tout; elles constitueraient une dépense pour l'Etat, et de la sorte pour le contribuable canadien.

M. DONNELLY: Il pourra s'écouler plusieurs années, avant que le volume des affaires justifie de faire cela.

M. SYMINGTON: Absolument.

L'hon. M. HANSON: Cela ne laisse guère de chance aux entreprises privées. Cette attitude me surprend chez vous, monsieur Symington, car je vous ai toujours considéré comme l'un des champions de l'entreprise privée.

M. SYMINGTON: On ne sait jamais, monsieur Hanson.

M. DONNELLY: Il vient de prendre la défense de l'entreprise privée au sujet des lignes secondaires à faire desservir par des compagnies privées.

L'hon. M. HANSON: Mais il n'y a pas moyen de lui faire préciser ce qu'il entend par lignes secondaires.

M. JACKMAN: Puis-je demander ceci à M. Symington, au sujet de ces conseils: nous n'avons pu nous faire dire, hier, ce que sont les salaires; les membres du Conseil d'administration des Lignes Trans-Canada reçoivent-ils un salaire?

M. JACKMAN: Mais en tant que directeurs du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, ils en reçoivent un; je veux dire ceux d'entre eux qui sont aussi administrateurs des lignes aériennes.

M. SYMINGTON: Oui, en vertu de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

M. JACKMAN: Et le montant de \$5,000.

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Quant aux autres qui sont nommés par le Gouverneur en conseil, est-ce qu'ils touchent quelque chose comme membres du conseil?

M. SYMINGTON: Non.

#### *Service des passagers*

En 1942, le nombre des passagers payants s'est élevé à 104,446 contre 85,154 en 1941, une augmentation de 23 p. 100. La moyenne de parcours pour chaque passager a été de 551 milles, contre 520 en 1941; la moyenne

des recettes par passager a été de \$29.35 et par passager-mille de 5.32 cents, contre \$27.58 et 5.31 en 1941.

En avril 1942, le Gouvernement canadien a établi la règle voulant que les fauteuils des avions de la Compagnie puissent être réquisitionnés par des officiers supérieurs ou autres personnes dont les déplacements sont essentiels à la défense nationale. La Compagnie a reçu ordre de classer les voyageurs et d'accorder la préférence à ces deux catégories privilégiées.

L'hon. M. HANSON: Vous avez parlé de passagers rapportant des revenus; combien avez-vous transporté de passagers n'en rapportant pas?

M. SYMINGTON: 2,806.

L'hon. M. HANSON: Qui étaient-ils surtout?

M. SYMINGTON: 1,333 employés des T.C.A. en voyage d'affaires; 818 membres des familles des employés des T.C.A., en vacances; 427 employés du ministère des Transports en voyage d'affaires; 159 représentants de la presse, de Radio-Canada, etc., avec billets de faveur; 2 employés d'usines d'avions et de moteurs, en vols d'essai; 51 employés du ministère des Postes en voyage d'affaires se rapportant au service postal aérien; 16 employés d'autres lignes aériennes.

L'hon. M. HANSON: Vous avez cité cette deuxième classe.

M. SYMINGTON: Oui, un employé et sa famille peuvent faire un voyage par année s'il y a de la place.

L'hon. M. HANSON: Cela entre-t-il dans l'arrangement avec votre syndicat?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Cela fait-il partie de l'arrangement?

M. SYMINGTON: Oui, monsieur.

L'hon. M. HANSON: C'est bien, j'ai fini.

M. McCULLOCH: Le service des passagers ne pourrait-il être amélioré à certains égards? Je connais le cas d'un voyageur ayant monté à bord de l'avion à Ottawa mercredi soir de la semaine dernière qui devait assister à une assemblée à Halifax le lendemain. Une fois rendu à Montréal on l'a fait descendre de l'avion et il dut revenir à Ottawa. Il n'a pas pu assister à son assemblée. N'aurait-on pas pu l'informer avant son départ que l'avion ne pouvait plus prendre de voyageurs à Montréal?

M. SYMINGTON: J'aimerais avoir les détails à ce propos, monsieur McCulloch. Je ne saurais vous donner de réponse tout de suite. Ce voyageur a peut-être dû céder sa place à Montréal à un militaire envoyé en mission urgente par le Gouvernement. A moins qu'il n'en ait été ainsi on n'aurait pas dû le faire descendre d'avion, et si c'est arrivé, on aurait dû le faire seulement s'il n'y avait personne de moins important que lui dans la mission qu'il avait à remplir. La liste que le Gouvernement nous a remise est telle que lorsque nous recevons un ordre de priorité nous devons faire céder leurs places aux voyageurs dans l'ordre suivant: les touristes et les voyageurs divers; ensuite, les membres des forces armées en congé, puis, les voyageurs ordinaires et après les voyageurs des services de guerre. Tel est l'ordre de priorité que nous suivons. Lorsqu'un voyageur nous arrive avec un ordre de préséance, nous nous informons auprès de tous les voyageurs des raisons de leur voyage. S'il s'agit de touristes, ils entrent dans la catégorie des voyageurs divers—they doivent descendre les premiers. S'il n'y a pas de cette catégorie, les membres des forces armées en congé cèdent alors leur tour. Après eux viennent les voyageurs ordinaires et puis ceux des services de guerre, et ainsi de suite en suivant la liste jusqu'à ceux qui ont des ordres de priorité. Je ne saurais vraiment vous répondre de façon précise sans connaître toutes les circonstances. Vous savez peut-être que les voyageurs par avion doivent acheter leurs billets au moins trois heures avant le départ de l'avion, autrement ils ne partent pas.

M. McCULLOCH: Voyez-vous, le parcours par avion Ottawa-Montréal s'effectue dans environ trente-cinq minutes.

M. SYMINGTON: Oui.

M. McCULLOCH: Air-Canada doit savoir avant le départ de l'avion à Montréal que toutes les places y sont prises.

M. SYMINGTON: Pas nécessairement. Voici ce qui se produit: un voyageur arrive des Etats-Unis, disons de New-York, ou de Détroit, par train. Il se présente au bureau des billets immédiatement avant le départ de l'avion et il produit un ordre de priorité du Gouvernement et nous devons lui trouver une place. Il en résulte qu'un autre doit lui céder la sienne.

M. McCULLOCH: Et celui-là doit s'en revenir à Ottawa.

M. SYMINGTON: A mon avis, c'est malheureux.

M. McCULLOCH: Air-Canada a payé ses frais d'hôtel lors de son passage à Montréal, mais il a dû revenir à Ottawa à ses frais.

M. SYMINGTON: Autrement dit, d'après les conditions des voyages aériens—s'il cède sa place ses dépenses sont payées et il a droit à une place à bord du prochain avion disponible. Mais s'il se ravise, alors nous ne lui payons pas son passage, dans ce cas, disons à Ottawa.

M. McCULLOCH: Devrait-il acheter un autre billet pour Montréal, en supposant qu'il veuille voyager par avion en passant par cette ville?

M. SYMINGTON: Je le crois. Sans bonnes raisons, il aurait dû rester à Montréal et prendre un autre avion. J'aimerais connaître les détails de ce cas. Ces cas se produisent naturellement.

M. McCULLOCH: Je vous les communiquerai. Une autre question à propos des industries: je crois que si elles fournissent une certaine somme à Air-Canada elles obtiennent une réduction de 15 p. 100 sur leurs billets.

M. SYMINGTON: C'est ce qu'on appelle la carte pour service aérien.

M. McCULLOCH: C'est une réduction de 15 p. 100 pour ceux qui en sont munis.

M. McCULLOCH: Je crois qu'il faut faire un dépôt de \$425.

M. SYMINGTON: Oui.

M. McCULLOCH: Et que si l'on emploie pour une valeur de \$300 de ces billets par année on bénéficie de l'escompte.

M. SYMINGTON: Oui, c'est-à-dire pendant l'année.

M. McCULLOCH: Ce privilège existera-t-il encore l'an prochain?

M. SYMINGTON: Il a été annulé aux Etats-Unis et nous l'avons demandé—les mêmes restrictions concernant les voyages par avion ne s'appliquent pas au pays—et M. Donald Gordon nous l'a refusé; il en résultera donc une augmentation du prix des billets.

L'hon. M. HANSON: Et vous devez vous y tenir. Cela me paraît être une inégalité de traitement pour le voyageur ordinaire.

M. SYMINGTON: C'est vrai, mais cela fut instauré, comme vous le savez, monsieur Hanson...

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

M. SYMINGTON: Cela fut instauré dans les débuts des services aériens. Les lignes aériennes s'adressèrent aux grandes maisons de commerce pour essayer de les intéresser; au cas où leur chiffre d'affaires était assez élevé, afin de les encourager à faire un plus grand usage de leurs services aériens. Les voyages aériens sont un peu plus coûteux que ceux par rail et nous avons cru que si nous encourageons ces maisons à les utiliser elles y gagneraient et nous leur avons donc fait l'offre d'un escompte si elles employaient pour \$300 de billets au cours d'une année.

L'hon. M. HANSON: C'est là le même principe que pour les voyageurs de commerce sur les trains, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Oui. Je remarque dans le rapport des United Air Lines que, le 1er juillet 1942, l'escompte de 15 p. 100 s'appliquant aux voyageurs d'après le nombre des voyageurs, et l'escompte de 10 p. 100, ainsi que les billets à moitié prix ont été supprimés—on s'attend au rétablissement de ces escomptes après la guerre. Mais, comme je l'ai dit, on ne nous a pas permis de suivre cette indication.

M. NICHOLSON: Air-Canada a-t-il un système de cartes de crédit?

M. SYMINGTON: Oui, monsieur.

L'hon. M. HANSON: Nous admettons tous, je crois, qu'il faut des priorités en temps de guerre, mais j'espère qu'elles cesseront avec la guerre.

M. SYMINGTON: Cela n'est pas douteux. Bien entendu, elles causent du tracàs à la compagnie. Nous devons donner des explications claires et diligentes aux voyageurs qui sont malheureusement déçus. Naturellement, cette situation les embarrasse et les importune.

L'hon. M. HANSON: Elle les irrite.

M. SYMINGTON: Oui, et nous ne voulons pas perdre l'achalandage que nous croyons avoir établi, de sorte que nous ne ménageons rien pour essayer de leur expliquer ce qui se produit.

L'hon. M. HANSON: Comme nous le savons, vous et moi, le fait pour un homme d'acheter un billet et de le payer constitue un contrat entre votre compagnie et lui; on lui fait savoir avant qu'il le paie qu'il peut voyager par avion?

M. SYMINGTON: Certainement.

L'hon. M. HANSON: Cela forme une partie du contrat?

M. SYMINGTON: Oui. Les gens ont été mis au courant de la situation précitée; en fait, ils la connaissent si bien que bon nombre d'entre eux estiment qu'il ne vaut guère la peine d'essayer de voyager par air. Air-Canada perd donc des voyageurs à cause de cela. Nous avons dû employer un moyen détourné pour les ravoïr; nous leur avons écrit pour les assurer qu'il y avait encore de la place à bord de nos avions, plus même que les circonstances ne sembleraient parfois l'indiquer.

## POSTE AÉRIENNE

L'augmentation annuelle dans le volume du courrier aérien transporté par Air-Canada s'est maintenue en 1942. Au cours de l'année 2,308,812 livres de courrier ont été transportées, contre 1,389,614 livres en 1941, une augmentation de 66 p. 100. Le poids moyen du courrier par mille a été porté de 230 livres en 1941, à 321 livres en 1942, ce qui est une moyenne plus élevée que celle rapportée récemment par les lignes aériennes aux Etats-Unis. Les recettes de la Compagnie n'ont pas augmenté proportionnellement parce que la recette n'est pas basée sur le poids, mais sur le nombre de milles parcourus. De fait, la rémunération fondée sur le poids diminue sans cesse. En 1940 la recette par livre-mille était de 3.2 milles, en 1941 de 2.1 milles et en 1942 de 1.4 mille.

Je puis ajouter que cette recette s'établit à 1 mille en décembre.

L'hon. M. HANSON: Je ne crois pas avoir tout bien saisi. Je ne suis pas assez au courant de ce sujet, mais il s'agit entièrement du courrier de première classe?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Ce que nous désignons habituellement ainsi?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Est-ce que les journaux et les périodiques sont transportés au même taux?

M. SYMINGTON: Oui, s'ils sont expédiés comme courrier de première classe, mais naturellement ils ne le sont pas. Ils sont transportés à la livre si on les expédie par courrier aérien.

L'hon. M. HANSON: Est-ce à raison de tant à la livre?

M. SYMINGTON: Bien entendu, le taux est de tant par once.

L'hon. M. HANSON: Mais ce transport ne vous est pas payé d'après cette base?

M. SYMINGTON: Non. Un parcours de 100 milles sur une route est rétribué à raison de 42 cents du mille. Bien entendu, si nos avions ne transportent pas de courrier, c'est autant de gagné pour nous, car il y a plus de place pour les voyageurs; mais si le courrier s'accumule, cela est susceptible de causer des ennuis au cas où deux voyageurs montent dans un avion l'un après l'autre et que l'un d'eux doit céder sa place; le deuxième trouve qu'une place est vacante et alors nous devons nous confondre en explications. La raison en est qu'une quantité extraordinaire de courrier a la priorité et un avion ne peut en emporter qu'un certain poids, ainsi donc cette place doit rester vacante.

L'hon. M. HANSON: Je comprends. Vous m'avez éclairé là-dessus. Le public paie à raison de tant à la livre.

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Mais Air-Canada tire ses bénéfices des avions-milles?

M. SYMINGTON: Oui, d'après cette base.

L'hon. M. HANSON: Je crois que la discussion a porté sur ce point hier; je ne veux pas revenir sur une vieille question, mais l'on prévoit, n'est-ce pas, un accroissement du courrier aérien?

M. SYMINGTON: Je le crois, sans le moindre doute.

L'hon. M. HANSON: Je comprends que d'après la loi, ou le contrat basé sur la loi, qu'Air-Canada profite automatiquement de la baisse du taux; est-ce exact?

M. SYMINGTON: Oui, monsieur, selon ses profits.

L'hon. M. HANSON: Très bien.

M. SYMINGTON:

#### *Messageries:*

Il existe un système par lequel l'espace dans les soutes des avions peut être réquisitionné par le Gouvernement pour le transport d'articles essentiels à l'industrie de guerre. L'augmentation de 109% enregistrée par les messageries aériennes est due en grande partie aux expéditions militaires et aux besoins de l'industrie de guerre. En 1942 ont été transportées 362,837 livres de colis aériens contre 173,192 en 1941.

L'hon. M. HANSON: Ce service est disponible également au public?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: A-t-il été assez bien employé par comparaison avec le service gouvernemental et militaire, ou est-il surtout militaire?

M. SYMINGTON: Il a été surtout employé par le public, parce que nous n'avons transporté que 8,991 livres de messageries ayant la priorité et 11,762 bagages ayant la priorité pour les pilotes du service transatlantique du C.A.R.C. Ces pilotes et leurs bagages ont la priorité. Par exemple, nous amenons de Détroit avec leurs bagages les pilotes des Etats-Unis qui conduisent leurs avions de bombardement outre-mer. Vu la température, on les avertit, par exemple, la veille du départ d'un avion, et nous devons les transporter en leur donnant la priorité.

L'hon. M. HANSON: C'est tout à fait compréhensible et entièrement régulier. Vous prévoyez aussi l'accroissement des messageries de la part des maisons de commerce?

M. SYMINGTON: Certainement!

L'hon. M. HANSON: Et je suppose qu'elles sont assez profitables?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Comment se comparent-elles avec le trafic-voyageurs? Prenez le même poids et le même espace; les taux des messageries sont-ils plus élevés que ceux des voyageurs?

M. SYMINGTON: Ils sont moindres que ceux des voyageurs, mais ils dépassent de beaucoup ceux des messageries ordinaires.

L'hon. M. HANSON: Je le comprends sans peine, vous ne pouvez transporter qu'un certain poids.

M. SYMINGTON:

*Installations*

La réalisation du programme d'améliorations aux aéroports, systèmes d'éclairage et aides à la navigation, a été continuée au cours de l'année par le ministère des Transports. Le service météorologique du ministère a étendu le champ de ses opérations et de nouveaux centres d'observation et d'information ont été établis.

L'hon. M. HANSON: Une question, monsieur Symington, touchant les installations. Est-ce que le ministère des Transports les établit et les entretient séparément d'Air-Canada, ou comment cela se fait-il? Qui est propriétaire de ces installations? Qui les paie?

M. SYMINGTON: C'est surtout le ministère; les municipalités en possèdent un certain nombre et nous les louons; nous leur payons un loyer aux unes et aux autres pour leur usage.

L'hon. M. HANSON: Vous payez loyer au ministère des Transports?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: A combien s'élèvent les immobilisations des installations établies aux frais du public? J'entends celles payées par le gouvernement fédéral.

M. SYMINGTON: Je ne puis vous en donner les chiffres, mais ils sont naturellement très élevés. Vous pourrez probablement les obtenir de ce ministère.

L'hon. M. HANSON: Ils sont énormes.

M. SYMINGTON: Ils sont naturellement très considérables.

M. EDWARDS: \$18,000,000 en chiffres ronds payés à même les crédits civils.

L'hon. M. HANSON: Qu'avez-vous dit?

M. EDWARDS: \$18,000,000.

L'hon. M. HANSON: Ce sont là les immobilisations globales pour Air-Canada?

M. EDWARDS: Entièrement payées par le gouvernement fédéral. En outre les municipalités et les villes ont consacré environ \$5,000,000 à ces installations.

L'hon. M. HANSON: Je veux savoir quel est le montant attribuable au service d'Air-Canada?

M. EDWARDS: J'aborderai cela plus tard, monsieur. Vous pouvez dire qu'à tous égards il s'est élevé à environ \$16,000,000 du chiffre ci-haut.

L'hon. M. HANSON: Combien payent-ils de loyer?

M. EDWARDS: Nos recettes l'an dernier se sont élevées à près de \$100,000.

L'hon. M. HANSON: Quel pourcentage représentent-elles?

M. JACKMAN: .06 p. 100.

L'hon. M. HANSON: C'est une subvention plutôt généreuse, n'est-ce pas, pour l'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada?

M. SYMINGTON: Puis-je vous signaler que ces installations sont au service des militaires du C.A.R.C. tous les jours.

L'hon. M. HANSON: Certainement.

M. SYMINGTON: Elles ne nous sont aucunement réservées.

L'hon. M. HANSON: Mais c'est en temps de guerre.

M. SYMINGTON: C'est la vérité.

L'hon. M. HANSON: Vos dépenses d'exploitation sont fortement réduites par le fait que vous ne payez qu'une pitance au Gouvernement pour les installations dont vous vous servez?

M. SYMINGTON: C'est probablement vrai si vous concédez qu'un réseau aérien doit les établir. Je ne connais pas de pays au monde, y compris les Etats-Unis, où cela ne se soit pas fait.

L'hon. M. HANSON: Ce peut être vrai, mais j'essaie d'envisager la question au point de vue affaires. Vous payez \$100,000 pour la location d'installations ayant coûté \$16,000,000. Je ne dis pas que vous en avez l'usage exclusif mais vous en utilisez la plus grande partie?

M. SYMINGTON: Non, je ne crois pas que nous en utilisions la plus grande partie. Après tout nous n'exploitons que 24 avions sur je ne sais trop combien de milliers en service au Canada.

L'hon. M. HANSON: En tant que proposition d'affaires et compte non tenu de la guerre vous ne diriez pas qu'un loyer de \$100,000 suffirait pour l'utilisation de ces installations?

M. SYMINGTON: Je crois que c'est le même principe que pour les canaux, monsieur Hanson. Il s'agit d'un mode de transport.

L'hon. M. HANSON: Veuillez ne pas aborder cela.

M. SYMINGTON: Je ne veux pas entendre de critiques injustes, parce que dans tous les pays les terrains d'atterrissage sont fournis par l'Etat.

L'hon. M. MICHAUD: Vous faudrait-il des dépenses de \$18,000,000 pour vos besoins?

M. SYMINGTON: Non.

L'hon. M. HANSON: Je n'ai pas dit cela, mais il me semble qu'un loyer de \$100,000 pour l'utilisation de ces installations est tout à fait insuffisant.

M. SYMINGTON: C'est d'après la même base environ que ce que nous payons pour nos services à l'aéroport La Guardia à New-York. Elle repose sur le nombre d'atterrissages; le même principe est suivi constamment.

L'hon. M. HANSON: Sur le nombre d'atterrissages?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Combien par atterrissage?

M. SYMINGTON: Je ne suis pas sûr du chiffre.

M. EDWARDS: Le taux normal est de \$150 par mois par voyage pour le premier, et \$50 par mois par voyage ensuite, et cela s'applique aux lignes aériennes des Etats-Unis, à chaque avion utilisant un aéroport. Si un avion étranger y atterrit il paie \$2.00.

L'hon. M. HANSON: C'est la norme acceptée. Autrement dit, cela revient à ceci—et je ne m'y oppose pas—le pays accorde en fait une subvention supplémentaire au réseau de transport aérien. Je veux simplement connaître les faits.

M. SYMINGTON: J'admets tout de suite que si le Gouvernement ne construisait pas les champs d'atterrissage il n'y aurait pas de transport aérien; c'est sûr.

L'hon. M. HANSON: C'est comme les subventions aux services de navigation. Je ne m'oppose pas à cette subvention, mais je veux élucider le fait.

M. SYMINGTON: Tout ce que je veux établir c'est que cette situation n'est pas particulière au pays; elle existe partout.

L'hon. M. HANSON: Je l'admets, mais le fait n'en demeure pas moins que le transport aérien, comme la navigation, obtient une subvention importante du Trésor.

M. SYMINGTON: Très bien, si vous voulez vous exprimer ainsi.

M. HARRIS: Vous dites que cela existe dans tous les pays; y incluez-vous, par exemple, l'Etat-libre d'Irlande?

M. SYMINGTON: J'ignore vraiment ce qui en est à ce sujet.

M. HARRIS: Savez-vous si cela est ainsi dans le Royaume-Uni?

M. SYMINGTON: Oui, je le crois, pour ce qui est des atterrissages.

M. HARRIS: Le coût y est sensiblement le même?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HARRIS: Vous ne le savez pas de façon précise?

M. SYMINGTON: Non, mais approximativement.

M. HARRIS: Aucun des membres de votre personnel ici ne sait s'il en est ainsi ou non?

M. SYMINGTON: Bien entendu, à l'heure actuelle, monsieur Harris, les aéroports relèvent tous de l'autorité militaire. Les avions les utilisent sans frais. Le principe général concernant les atterrissages est le même en Angleterre et je crois que les taux sont presque identiques.

M. HARRIS: Nous comprenons le principe. Nous essayons d'établir le coût.

M. SYMINGTON: Il est à peu près le même.

M. HARRIS: Ce principe s'applique-t-il au Mexique et à l'Amérique du Sud?

M. SYMINGTON: Je ne puis vous donner de précisions. Je suis porté à croire que l'atterrissage est gratuit au Mexique. Ce pays désire vivement attirer les services aériens chez lui. L'*American Airline* et l'*Union Airline* s'y rendent; comme je vous le disais, l'atterrissage ne comporte pas de frais ou, du moins, des frais nominaux, sans plus. Autrement dit, ce n'est pas réglé sur la valeur du placement.

M. HARRIS: Aux Bermudes, les frais sont à peu près triplés, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Evidemment, les Bermudes sont surtout desservies par les hydravions et non par les avions terrestres.

M. JACKMAN: Comment le principe s'applique-t-il à un aéroport ordinaire? Prenons, par exemple, celui de l'île Vancouver. Vous pouvez, moyennant \$150 par mois, y faire plusieurs atterrissages à raison d'un par jour. Est-ce ainsi que cela se passe?

M. SYMINGTON: Nous y effectuons deux atterrissages quotidiens.

M. JACKMAN: Et vous payez \$150 par mois pour deux atterrissages quotidiens?

L'hon. M. HANSON: Vous pouvez en effectuer dix pour le même montant.

M. SYMINGTON: Non, chaque envolée additionnelle nous coûte \$50.

M. JACKMAN: Une envolée comprend deux atterrissages, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Non, cela comprend un atterrissage et un envol.

M. JACKMAN: Une envolée comprend un atterrissage et un envol, et vous payez \$150 par mois pour effectuer deux atterrissages par jour. C'est bien cela, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: L'entretien des avions aux points d'arrivée et de départ est-il confié à vos propres employés?

M. SYMINGTON: Oui. Voyez-vous, nous construisons nos hangars et autres aménagements aux endroits où nous avons un champ d'atterrissage.

L'hon. M. HANSON: Je songeais à Moncton où je suis souvent allé. Il y a là un très grand nombre d'employés qui s'occupent de l'entretien des avions.

M. SYMINGTON: Ils sont tous à notre service.

L'hon. M. HANSON: Et le service météorologique? Il est gratuit, je suppose?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Il devrait l'être, en tout cas. Si le pays entier en bénéficie gratuitement, vous y avez droit au même titre. Ce service est d'une grande utilité.

M. SYMINGTON: Il est absolument indispensable.

L'hon. M. HANSON: S'il était établi sur une base commerciale, il vous faudrait l'assurer quand même.

M. SYMINGTON: Parfaitement.

L'hon. M. HANSON: Ce service est très bien organisé, je me plais à le reconnaître.

M. SYMINGTON:

*Propriété et matériel*

Les propriétés et le matériel de la Compagnie ont été bien entretenus et sont en bon état.

La flotte aérienne de la Compagnie comprenait, au 31 décembre 1942:

11 bi-moteurs Lockheed 14-08, moteurs Pratt & Whitney Wasp, à doubles rangées de cylindres, de 1,200 C.V. chacun;

1 bi-moteur Lockheed 14H, moteurs Pratt & Whitney Hornet de 850 C.V. chacun;

12 bi-moteurs Lockheed Lodestar, moteurs Pratt & Whitney Wasp, à double rangée de cylindre, de 1,200 C.V. chacun.

Afin d'assurer le service à Terre-Neuve, ainsi que les envolées supplémentaires aux provinces Maritimes, et pour remplacer les avions réquisitionnés par le Gouvernement, six nouveaux avions Lodestar ont été achetés au cours du second semestre et sont maintenant en service.

L'hon. M. HANSON: Avez-vous songé à la mise en service d'avions à marchandises? Cette question est d'une grande importance aux Etats-Unis.

M. SYMINGTON: Oui, elle est en effet à l'étude.

L'hon. M. HANSON: Vous n'avez pas encore de ces appareils?

M. SYMINGTON: Nous n'en avons pas. Hier, j'avais commencé à dire que nous nous étions procuré un aéroplane qui, à partir de vendredi dernier, était affecté au transport de 13,000 livres de marchandises à un certain aéroport, mais la censure est intervenue.

L'hon. M. HANSON: N'en parlez pas. Je m'excuse de vous avoir interrompu.

M. SYMINGTON: C'est parfait.

M. HARRIS: Tout le monde sait que l'on essaie d'affecter, à Terre-Neuve, une base au transport de marchandises par planeurs sur de grandes distances, peut-être jusqu'à Montréal. Monsieur le président, vous prononceriez-vous sur l'opportunité ou la possibilité d'une séance à huis clos à laquelle la société Trans-Canada ferait part aux membres du Comité de ce qu'elle a accompli relativement au transport des marchandises par planeurs, d'un endroit à l'autre? Je crois la chose opportune. Nous avons le droit de poser de telles questions. Je ne veux rien faire pour nuire à l'effort de guerre, mais puisque nous sommes chargés d'enquêter sur les Lignes aériennes Trans-Canada, j'estime que nous avons droit d'être renseignés.

M. SYMINGTON: Nous n'avons rien accompli dans le domaine du transport par planeurs. Nous ne nous en sommes pas occupés.

M. HARRIS: Y a-t-il eu quelque chose d'accompli?

M. SYMINGTON: Pas par notre société.

M. HARRIS: Il peut exister une ligne de démarcation presque imperceptible entre les Lignes aériennes et d'autres services.

M. SYMINGTON: Aucun des organismes en relations avec Air-Canada ne s'est occupé de cela.

M. HARRIS: Ainsi, aucun de vos services de génie ou de recherches n'a songé au transport des marchandises par planeurs afin de parer à la menace des sous-marins?

M. SYMINGTON: Nos techniciens prennent connaissance de ce qui se publie à ce propos, mais aucun plan ni modèle n'a été conçu.

M. HARRIS: Votre société n'a pas servi d'intermédiaire pour faciliter de quelque façon la mise au point d'un tel service?

M. SYMINGTON: Non, pas du tout.

M. HARRIS: Avez-vous un service de recherches qui s'occupe de simplifier les méthodes de manutention des marchandises? Vous n'avez pas de service de recherches?

M. SYMINGTON: Nous en avons un, mais il n'étudie pas cette question dans le moment. Notre société n'a pas pour but principal le transport des marchandises.

M. HARRIS: Vous transportez les passagers et sûrement le courrier?

M. SYMINGTON: Nous exploitons un service postal et un service-passagers à grande vitesse. Voilà le but de notre entreprise.

M. HARRIS: Votre service de recherches s'est-il occupé du transport du courrier par planeurs?

M. SYMINGTON: Non.

M. HARRIS: Vous n'avez rien accompli en ce sens?

M. SYMINGTON: Non.

L'hon. M. HANSON: Avez-vous le matériel suffisant pour l'expansion prévue dans ce rapport?

M. SYMINGTON: Ma foi, monsieur Hanson, notre matériel est fortement mis à contribution, mais vous savez qu'il est impossible d'en obtenir d'autre.

L'hon. M. HANSON: Vous vous tirez bien d'affaires, ce me semble. La production d'avions est bien avancée sur notre continent.

M. SYMINGTON: Au pays ou sur le continent?

L'hon. M. HANSON: Sur le continent.

M. SYMINGTON: C'est vrai, mais il est impossible de se fournir d'aéroplanes aux Etats-Unis. La production y est consacrée aux fins militaires.

L'hon. M. HANSON: Quelle expansion pouvez-vous donner à vos services, avec les limitations imposées à votre matériel?

M. SYMINGTON: Nous ne pouvons en réaliser beaucoup maintenant.

L'hon. M. HANSON: Vous êtes rendus au maximum, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: A peu près.

M. LOCKHART: Est-il possible de se procurer du matériel des sociétés industrielles canadiennes?

M. SYMINGTON: Elles s'occupent toutes de dresser des plans en vue de la demande éventuelle. Je sais qu'un grand nombre, sinon toutes, se préoccupent de cela.

L'hon. M. HANSON: Vous parlez des avionneries?

M. SYMINGTON: Les avionneries canadiennes s'occupent de cela, oui.

M. LOCKHART: Etes-vous satisfait des progrès accomplis au point de vue du matériel dont vous aurez besoin plus tard?

M. SYMINGTON: J'ignore où nos avionneries en sont toutes rendues, monsieur. J'en connais une ou deux qui, à mon avis, sont très actives et accomplissent une bonne somme de travail.

M. LOCKHART: L'opinion générale semble croire que nous devons pendant bien des années encore compter sur l'étranger pour la fourniture du matériel.

M. SYMINGTON: Je ne suis pas de cet avis. Sans conteste, nos voisins du sud auront sur tous les autres pays du monde un avantage marqué en ce qui concerne ce type d'avion, car ce sont eux qui fabriquent la presque totalité des transports et des bombardiers utilisés pendant la guerre actuelle. Je ne devrais pas dire la totalité des bombardiers, mais ce sont eux qui construisent tous les bombardiers produits sur notre continent.

L'hon. M. HANSON: Et ils le savent bien. Ils entendent acquérir la suprématie de l'air.

M. SYMINGTON: Nous sommes bien au courant de cette situation.

M. NICHOLSON: Quelles sont les perspectives d'obtenir suffisamment de matériel pour inaugurer le service projeté de Toronto au Sault-Ste-Marie et de là à Winnipeg et Edmonton?

M. SYMINGTON: Ce sont probablement les prochains appareils que nous obtiendrons, et je crois que nous les aurons dans un délai raisonnable.

M. NICHOLSON: Faudra-t-il attendre à la fin de la guerre?

M. SYMINGTON: J'espère que non.

L'hon. M. HANSON: A tout événement, vous acceptez à l'heure actuelle tout le trafic que votre matériel est capable de transporter?

M. SYMINGTON: En effet, mais dans les limites du matériel dont nous pouvons disposer.

L'hon. M. HANSON: J'espère que vous ne négligez pas le facteur sécurité non plus que les revisions nécessaires.

M. SYMINGTON: Au contraire, nous nous montrons de plus en plus exigeants.

L'hon. M. HANSON: Je suis heureux d'entendre cela. L'aviateur qui nous a ramenés d'Angleterre appartenait à la compagnie Imperial Airways et il a dit qu'il devenait plus prudent à chaque voyage, après avoir volé 18,000,000 de milles ou quelque chose comme cela.

M. SYMINGTON: C'est un joli nombre de milles.

L'hon. M. HANSON: En tout cas, il a volé un nombre considérable de milles et il prend plus de précautions à chaque envolée. J'estime que cela devrait être le principe directeur.

M. SYMINGTON: C'est probablement la raison pour laquelle il est encore vivant, monsieur Hanson.

M. JACKMAN: Quelle est la proportion des sièges occupés maintenant par comparaison avec l'an dernier?

M. SYMINGTON: Soixante-quatorze au lieu de soixante-sept.

M. JACKMAN: Vous étiez satisfait l'an dernier, vous devez donc être enchanté maintenant.

M. SYMINGTON: Je crois que l'amélioration est due aux mesures que nous avons prises pour essayer de supprimer les "absences" de passagers, etc., en appelant par téléphone les personnes qui réservent leurs billets et en leur disant qu'elles "doivent venir les prendre" un certain nombre d'heures avant le départ et ainsi de suite.

M. HARRIS: C'est probablement la seule occasion de discuter la section de Terre-Neuve du service.

Le PRÉSIDENT: Nous avons discuté cela hier.

M. HARRIS: Est-ce qu'il y a quelque chose pour les planeurs-remorques dans le matériel que vous avez acheté pendant l'année civile 1942?

M. SYMINGTON: Non.

M. HARRIS: Alors, dans les additions que vous envisagées pour 1943 vous êtes dans la même situation, n'est-ce pas; y aura-t-il quelque chose pour les planeurs-remorques?

M. SYMINGTON: Je ne sais pas si nous en achèterons en 1943, mais en tout cas nous n'avons pas étudié la question de matériel capable de traîner des planeurs.

M. HARRIS: Pourrais-je ajouter cette suggestion au compte rendu? Avant de nous réunir de nouveau l'an prochain pour discuter ce même problème, et à mon avis, il est nécessaire de venir en aide aux Lignes aériennes par tous les moyens, j'aimerais dire en même temps que nous devrions montrer un peu de bon sens dans la manière dont nous subventionnons ces gens-là de quatre ou cinq façons; mais si nous subventionnons cette compagnie nous voulons qu'elle devienne une des meilleures de son genre dans le monde entier, à la fois au point de vue de l'entretien du matériel et de l'exploitation et tout ce qui s'ensuit. L'an prochain j'aimerais mettre au compte rendu, si nous sommes organisés comme nous le sommes maintenant, des questions très pertinentes au sujet de planeurs, fret et voyageurs et tout le reste, de Montréal à Terre-Neuve et de Terre-Neuve peut-être à l'Etat libre d'Irlande ou au Royaume-Uni, pour vaincre la menace qui nous inquiète tous, celle des sous-marins. J'aimerais voir le service des recherches s'occuper de cette question et au moment voulu, soit à huis clos ou autrement, informer les membres de la Chambre des communes des mesures prises à cet égard. Si vous ne faite pas de votre compagnie une des meilleures du monde, nous allons alors critiquer quelques-unes des subventions que nous vous votons volontiers dans ce but. Je suis disposé à critiquer les subventions, comme je l'ai dit l'an dernier, à moins que nous ne trouvions du progrès dans toutes les branches du service.

M. SYMINGTON: Ma foi, monsieur Harris, je crois que si vous attirez l'attention du gouvernement sur le fait, que nous devons considérer ce genre de service...

M. HARRIS: C'est pour cela que je parle maintenant; c'est pourquoi je mets cela au compte rendu.

M. SYMINGTON: Bien entendu, nous sommes régis par une loi. Sauf votre respect, je ne pense pas que nous soyons subventionnés; j'estime que nous donnons bonne valeur pour leur argent aux Postes et au ministère de l'Air, mais si le gouvernement a l'intention de faire de nous une ligne de marchandises, pour traîner des planeurs après la guerre—parce que maintenant c'est une opération militaire, il me semble, et nous devons tenir les deux séparés...

M. HARRIS: Monsieur le président, je ne veux pas qu'on mette des mots dans ma bouche. Je n'ai rien dit, monsieur le président, au sujet de l'après-guerre. Nous sommes en guerre et la seule raison pour ma remarque est que nous sommes en guerre et parce que cette menace est là. J'ai basé mes observations sur ces faits. Nous avons cette compagnie qui devrait s'occuper d'étudier le transport du courrier, du fret et des passagers; c'est son affaire et je demande qu'on s'en occupe. Je ne veux pas qu'on me fasse dire des mots comme "après la guerre"; je pense au présent.

M. SYMINGTON: Alors, c'est une opération militaire.

Les avions Lockheed de la Compagnie ont été améliorés par le remplacement de leurs moteurs Hornet par des moteurs Wasp. Au 31 décembre la substitution avait été opérée sur onze avions et elle fut faite sur le douzième en février 1943.

Les additions à la propriété et au matériel représentent une somme de \$2,040,166 et les retraits, une somme de \$1,267,237. Comme résultat une somme de \$772,929 a été portée au poste capital.

*Additions*

Achat de six avions Lockheed Lodestar munis de radio .....	\$1,144,599
Achat de moteurs Pratt & Whitney Wasp en remplacement des moteurs Hornet—paiement final.....	287,716
Valeur de 11 avions Lockheed 14-08.....	539,868
Service et matériel de bureau.....	35,601
Améliorations à la propriété et divers.....	32,382
	<hr/>
	\$2,040,166

L'hon. M. HANSON: Pourquoi cela a-t-il été fait?

M. SYMINGTON: Ces moteurs avaient servi leur temps complet dans l'air et nous les avons remplacés par des moteurs plus lourds.

L'hon. M. HANSON: Vous les avez vendus?

M. SYMINGTON: Vraiment, cela est dû à l'état de guerre. En tout cas, nous les avons employés plus longtemps que le nombre d'heures fixé.

L'hon. M. HANSON: Les avez-vous revendus aux fabricants ou à d'autres compagnies aériennes?

M. SYMINGTON: Ils ont été vendus, monsieur, à l'Amérique Centrale, l'Australie et au service aérien du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. HANSON: Ils devaient avoir encore pas mal de bon.

M. SYMINGTON: Je dois dire que nous avons été contents d'en retirer ce que nous en avons retiré—cela ne fait aucun doute.

L'hon. M. HANSON: Ils ont probablement été vendus assez bon marché, n'est-ce pas? Qui en a fait l'évaluation?

M. SYMINGTON: Ils n'ont pas été vendus très bon marché; du moins l'acheteur n'était pas de cet avis.

L'hon. M. HANSON: \$10,000 pièce?

M. SYMINGTON: Oui, et c'est un bon prix. Si nous n'avions pas été en guerre nous n'en aurions rien retiré.

L'hon. M. HANSON: Peut-être que non. Vous avez probablement raison. En tout cas, ils ont été utiles à l'acheteur.

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Et ils sont en usage, je suppose?

M. SYMINGTON: Je le suppose. Je ne sais pas. Vous savez sans doute qu'on ne fabrique plus de moteurs Hornet et qu'il est impossible de se procurer des pièces de rechange.

L'hon. M. HANSON: C'est donc la vraie raison du remplacement—et si vous ne pouviez pas vous procurer des pièces de rechange.

M. SYMINGTON: La fabrication des moteurs Hornet est complètement arrêtée.

*Retraits*

Vente de 26 moteurs Hornet.....	\$ 270,600
Coût de 11 avions Lockheed 14-h convertis en 14-08.....	983,512
Matériel de service et divers.....	13,125
	<hr/>
	\$1,267,237

Augmentation nette du compte de propriétés et matériel ..... \$ 772,929

L'hon. M. HANSON: A titre de renseignement, comment financez-vous cela?

M. SYMINGTON: Nous le finançons au moyen d'appels de fonds sur les actions, ou bien, si nous avons l'argent, à même le compte courant, le compte de dépréciation naturellement.

L'hon. M. HANSON: En partie des trois sources, est-ce là l'idée?

M. SYMINGTON: Oui. Nous avons émis 850,000 actions additionnelles cette année-ci.

L'hon. M. HANSON: Ce sont de nouveaux capitaux.

M. PARENT: Qui a acheté les actions?

M. SYMINGTON: Le chemin de fer. Le capital-actions a augmenté de \$850,000 au cours de l'année; surplus, \$494,915; \$1,344,915; dépréciation, \$344,177—ça c'est une diminution; assurance autonome, \$110,989.

L'hon. M. HANSON: Je ne peux pas vous suivre. Quel est le montant de la dépréciation?

M. SYMINGTON: \$344,177.

L'hon. M. HANSON: Cela laisse combien?

M. SYMINGTON: Assurance autonome, \$110,989. Tout cela est la page 11 du rapport.

M. EMERSON: La valeur des onze Lockheed 14H revient à environ \$49,000 pièce, et en face, aux retraits, vous dites que le coût de 11 Lockheed convertis en 14-08 est de \$89,410 pièce.

M. SYMINGTON: Voici la façon dont les comptables calculent cela: \$983,512 en retraits au coût original dans les livres. Le chiffre à la page d'en face, \$539,658 est l'ancienne valeur comptable dépréciée plus le coût des nouveaux moteurs.

L'hon. M. HANSON: L'ancienne valeur comptable dépréciée?

M. SYMINGTON: Oui, la valeur comptable diminuée du montant de la dépréciation, plus le coût des nouveaux moteurs.

L'hon. M. HANSON: En général, je voulais savoir à même quels fonds ou catégories de fonds ces additions ont été financées. Je crois comprendre que l'argent vient de trois sources.

M. SYMINGTON: Quatre: capital, réserve pour assurances, dépréciation et surplus d'exploitation.

L'hon. M. HANSON: Et capital?

M. SYMINGTON: Capital, oui.

M. JACKMAN: Je voudrais dire un mot au sujet de la manière dont la conversion des Lockheed 14H en 14-08 a été portée dans les comptes. Si je comprends bien, le montant de \$983,000 amortit le tout?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Vous prenez ensuite la valeur non dépréciée qui reste dans les livres, vous y ajoutez le coût des nouveaux moteurs et vous faites figurer cela comme une nouvelle immobilisation.

M. SYMINGTON: C'est cela.

M. JACKMAN: Pourquoi ne pas laisser les comptes comme ils étaient au lieu de passer toutes ces écritures qui nous embrouillent, et ajouter simplement le chiffre des améliorations?

M. SYMINGTON: La raison est que nous avons une immobilisation entièrement nouvelle sur laquelle la dépréciation recommence. Jusqu'à un certain point nous avons un nouvel avion, mais l'évaluation était telle qu'elle figure ici—l'ancienne—les 14 ont été amortis et les 14-08—d'un type différent—sont alors comptés au coût réel. Le montant original moins le montant déjà amorti par la dépréciation, plus le coût réel des nouveaux moteurs.

L'hon. M. HANSON: Vous nous dites que vous avez une nouvelle immobilisation?

M. SYMINGTON: Une nouvelle immobilisation au prix coûtant.

M. JACKMAN: Y a-t-il un avantage ou un désavantage pour les Lignes aériennes dans les taux de dépréciation qui seront appliqués par cette méthode de tenir les comptes?

M. SYMINGTON: Non, je crois qu'elle est conforme aux principes; nous appliquons la dépréciation à un certain taux fixe au coût des moteurs, et c'est la seule manière que je connaisse d'arriver au coût des 14-08.

L'hon. M. HANSON: C'est un problème de comptabilité.

M. JACKMAN: Cela porte beaucoup atteinte à leurs revenus. C'est compliqué. Je ne sais pas si je devrais approfondir la question ou non. Vous avez amorti \$983,000. Je suppose que vous les avez pris sur le compte d'exploitation de l'année.

M. SYMINGTON: Non, cela n'a rien à voir à cela. Nous les portons d'un côté, nous les prenons dans la réserve de dépréciation et nous faisons figurer de l'autre côté la partie non dépréciée des avions convertis.

M. JACKMAN: Vous débitez \$983,000 à la réserve pour dépréciation?

M. SYMINGTON: Oui, et nous la créditons d'un autre côté de ce que nous faisons figurer comme valeur—la partie non dépréciée du nouvel avion auquel elle a contribué.

L'hon. M. HANSON: Ce qui fait un nouvel actif.

M. SYMINGTON: Oui, un nouvel actif.

Le capital souscrit de la Compagnie est maintenant de \$4,600,000, une augmentation au cours de l'année, de \$850,000. Le nouveau capital a servi à l'achat de six avions Lodestar. La réserve du fonds d'assurance autonome a été augmentée de \$110,990 et s'élève maintenant à \$403,162. La réserve de dépréciation au 31 décembre était de \$1,504,190.

L'hon. M. HANSON: Quel est le taux? Je suppose qu'il varie selon le genre d'immobilisation?

M. SYMINGTON: Vingt-cinq pour cent par an sur les avions.

L'hon. M. HANSON: Et moins sur d'autres?

M. SYMINGTON: Six mille heures sur les moteurs.

L'hon. M. HANSON: Qui a payé les \$850,000 du capital-actions?

M. SYMINGTON: L'argent a été fourni par les chemins de fer Nationaux du Canada.

L'hon. M. HANSON: Le gouvernement n'en a pas fourni?

M. SYMINGTON: Non, le gouvernement n'a pas d'actions—elles appartiennent toutes aux chemins de fer Nationaux du Canada.

M. JACKMAN: Qu'ont indiqué les comptes quand vous avez vendu ces vingt-six moteurs Hornet? Avez-vous fait un profit ou une perte par rapport à la valeur comptable?

M. SYMINGTON: Nous avons fait un profit.

M. JACKMAN: A l'époque actuelle, je m'y attendais.

M. SYMINGTON: Un bon profit de \$101,490. J'ai soutenu qu'il ne devrait pas être déduit des taux de courrier aérien, mais sans succès.

M. JACKMAN: Vous l'avez compté comme profit?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Aviez-vous d'autres bons profits—ce que j'appelle bons profits—au compte d'exploitation—je veux dire des montants considérables?

M. SYMINGTON: Non, monsieur, il n'y en avait pas d'autres.

Maintenant, la question du personnel.

M. HARRIS: Avant de l'aborder, voudriez-vous nous expliquer l'augmentation des réserves sous le rapport de l'assurance autonome et nous dire en même temps le montant de vos assurances extérieures ainsi que celles que vous payez à d'autres compagnies?

M. SYMINGTON: Oui, monsieur. Vous serez content d'apprendre, monsieur Harris, qu'enfin nous sommes en mesure d'assumer une assurance autonome, à part les risques d'incendie dans les hangars où plusieurs aéronefs sont garés à la fois.

M. HARRIS: Quelles primes d'assurance avez-vous payées en 1942 contre les risques d'écrasement; à quel montant s'élevaient les primes l'an dernier quand vous avez plus ou moins commencé l'assurance autonome?

M. SYMINGTON: Le changement vient de se faire. L'an dernier, nous avions une assurance autonome contre les risques d'écrasement. Le montant total versé en primes d'assurance extérieures était de \$156,919.86.

M. HARRIS: Et pour l'année 1943, vous n'avez pas d'assurance extérieure?

M. SYMINGTON: Nous devons payer \$30,000—\$33,000, je crois. Nous avons créé un fonds séparé qui sera placé à titre de fonds d'assurance dont le montant sera de \$400,000; nous avons fait cela non seulement parce que c'est dans l'ordre, mais parce que nous avons des accords avec les lignes aériennes qui ont une responsabilité contractuelle envers leurs passagers, et qui, lorsque leur parcours se trouve en partie sur nos lignes, doivent parantir aux passagers qu'en cas d'accident, ils pourront réclamer une indemnité; ayant fixé le fonds à \$400,000, nous avons maintenant une assurance autonome contre tous les risques à part celui du feu qui serait très sérieux dans les grands hangars où quatre ou cinq avions sont garés à la fois et où la perte potentielle serait si considérable que nous avons jugé prudent de ne pas l'assumer avec un fonds de ce montant; et la prime est relativement faible, puisqu'elle s'élève à \$33,000 pour trois ans.

M. HARRIS: Avez-vous encore un contrat avec des dispatcheurs de l'extérieur en ce qui concerne les écrasements?

M. SYMINGTON: Non, pas après le 1er mai.

M. HARRIS: Avez-vous l'intention de retenir les services de dispatcheurs extérieurs?

M. SYMINGTON: Je ne sais pas si nous avons examiné cette question, monsieur Harris; nous assumerons tous ces risques à l'expiration des polices le 1er mai.

M. HARRIS: Avez-vous réglé l'écrasement Armstrong?

M. SYMINGTON: Oui, complètement.

M. POULIOT: Qui sont vos courtiers d'assurance?

M. SYMINGTON: Le service d'assurance des chemins de fer Nationaux du Canada.

L'hon. M. HANSON: Revenons sur un point que vous avez mentionné il y a un instant; je trouve très étrange que vous considériez la vente d'immobilisations comme profit d'exploitation. Je suis porté à partager votre opinion.

M. SYMINGTON: D'un autre côté, monsieur Hanson, les partisans du point de vue opposé estiment que tout revenu s'applique au tarif du courrier auquel ils ont débité la dépréciation qui est comprise dans leurs calculs. Ils soutiennent que le profit de la récupération se rapporte à la dépréciation; et j'admets que je ne suis pas certain de pouvoir les contredire—je l'ai essayé—et je crois qu'ils ont raison. Voilà la situation.

L'hon. M. HANSON: Ont-ils insisté?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Qu'est-ce qu'en pensent les vérificateurs?

M. SYMINGTON: Je crois que, d'accord avec le ministère des postes, ils estiment que puisqu'il paie les frais de dépréciation, il devrait obtenir tout crédit de récupération.

M. NICHOLSON: S'il y avait une perte de \$400,000, c'est le contraire qui s'ensuivrait.

M. SYMINGTON: Justement.

M. JACKMAN: Je suppose que les \$150,000 compris dans les imprévus étaient portés à l'état des revenus?

M. MATTHEWS: Dans la mise au point des frais de dépréciation vous trouverez que les taux des années précédentes ont été modifiés. Les taux de dépréciation étaient un peu élevés. Puis, cette année, la valeur finale des avions étant connue, le montant fixé pour la dépréciation au compte des frais d'exploitation des années précédentes a été révisé et porté au compte de la dépréciation pour cette année, comme l'a dit M. Symington. Le taux de dépréciation des années précédentes a été débité à ces frais.

M. JACKMAN: Vous n'avez pas pu suivre votre ligne de conduite; vous avez dû faire une mise au point.

M. MATTHEWS: Pas une mise au point—nous l'avons fait concorder avec les faits.

M. JACKMAN: A la suite de circonstance fortuites, apparemment.

M. MATTHEWS: L'expérience nous a guidé, et non pas les circonstances.

M. JACKMAN: Vous avez eu de la chance de vendre ces moteurs au commandement de livraison.

M. MATTHEWS: Vous avez raison, mais il n'en reste pas moins que la dépréciation a été débitée au compte de l'exploitation en vue du résultat final.

M. JACKMAN: Mais elle n'entre pas dans le revenu.

M. MATTHEWS: En fixant les frais de dépréciation pour l'année, le surplus du montant accumulé au cours des années précédentes est déduit dans les comptes. Dans les circonstances, nous estimons que, en vertu du contrat de Air-Canada, il faut procéder comme cela.

M. JACKMAN: Vous l'avez porté au compte des profits et pertes sous le rapport du contrat de courrier seulement, et non sous le rapport du matériel.

M. HANSON (*Skeena*): Monsieur, je n'entends pas ce qui se dit, et le sténographe non plus, j'en suis certain. Cette question est importante et à mon avis, elle devrait être mentionnée au compte-rendu; M. Matthews devrait témoigner.

Le PRÉSIDENT: Vous avez raison, monsieur Hanson. Je vais demander au témoin de parler d'où il pourra être compris. Si vous voulez que cela soit mentionné au compte-rendu, il faudra que vous posiez vos questions clairement et que le témoin parle assez fort pour être compris ici, car autrement, le sténographe ne peut transcrire ce qu'il dit.

M. POULIOT: Je n'ai qu'une question à poser; la dépréciation causée par la manutention des sacs de courrier dans les avions est-elle débitée au ministère des Postes?

M. MATTHEWS: Vous dites, les sacs de courrier?

M. POULIOT: Oui, parce que cela coûte très cher au ministère des Postes.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre. Nous allons demander à M. Symington de continuer.

M. SYMINGTON:

*Personnel*

Au 31 décembre 1942 la Compagnie comptait 1,662 employés, dont 464, soit environ 30 pour cent, étaient du sexe féminin. La politique

d'employer des femmes et des soldats licenciés a été maintenue. Parmi les postes occupés par des femmes l'on remarque ceux d'agent, de chauffeur, manutenteur, opérateur de radio, magasinier et ouvrier mécanicien.

M. JACKMAN: Seriez-vous en mesure de nous renseigner sur le total du personnel employé dans les compagnies privées?

M. SYMINGTON: Non, je ne le suis pas.

M. JACKMAN: J'ai lu dans un article quelque part que le C.P. Airways comptant 7,000 employés. Je suppose qu'ils pourraient faire d'autres genres de travail—que font-ils au juste?

M. SYMINGTON: Je ne le sais vraiment pas. Le gouvernement leur a confié la formation des cadets et des travaux de ce genre. Mais je n'ai pas examiné leurs occupations du tout, monsieur Jackman.

L'hon. M. HANSON: Une compagnie privée compte dans l'ensemble environ 10,000 employés.

M. SYMINGTON: Cela se peut; je ne le sais pas.

L'hon. M. HANSON: Si votre ligne de conduite réussissait, ces gens perdraient leur emploi.

M. SYMINGTON: Quelqu'un fournira le service, monsieur Hanson.

M. PARENT: Je vois que le total des traitements et salaires se chiffre à \$99,931.46; les 1,162 employés sont-ils compris dans ce montant?

M. SYMINGTON: Oh, non. Quelle page lisez-vous?

M. PARENT: La page 11.

Le PRÉSIDENT: Nous n'en sommes qu'à la page 7.

M. PARENT: J'ai remarqué des exigibilités au compte des traitements et salaires, et je croyais que c'était le moment d'en parler.

M. SYMINGTON: Oh, quant aux exigibilités, ce sont les montants non payés, les salaires d'une semaine, de deux semaines—ou d'une période quelconque.

M. POULIOT: Le Service sélectif national vous a-t-il demandé de lui soumettre le relevé de vos travailleurs essentiels?

M. SYMINGTON: Oui, et nous lui avons soumis les noms de tous les employés des Lignes aériennes Trans-Canada que nous jugeons essentiels.

M. POULIOT: Verriez-vous des inconvénients à déposer ce relevé?

M. SYMINGTON: Je ne sais pas si je l'ai, monsieur Pouliot. J'ai eu beaucoup de difficulté avec le personnel de T.C.A.; j'ai consulté les représentants du Service sélectif et ils m'ont dit: Soumettez-nous une liste de vos travailleurs et de leur emploi dans tous les districts en indiquant ceux qui sont essentiels; vous comprenez la gravité de la situation et nous nous en remettons à vous; vous êtes responsables de ne retenir aucune personne non essentielle. Alors nous le leur avons soumis. Je ne l'ai pas ici, mais il est probablement dans mon bureau.

M. POULIOT: Les noms des employés vous causent-ils quelque embarras? Auriez-vous la bonté de dire au Comité quels emplois vous jugez essentiels au service de T.C.A.—pour hommes et pour femmes.

M. SYMINGTON: Aucune femme n'est essentielle. Nous avons déjà remplacé 40 p. 100 du personnel par des femmes. Nous estimons que le personnel d'aviation, les mécaniciens et les spécialistes sont absolument essentiels ainsi que certains expéditeurs, un ou deux surintendants et d'autres employés de ce genre.

M. POULIOT: Et les mécaniciens?

M. SYMINGTON: Cette catégorie est limitée plus ou moins aux pilotes, ingénieurs et sans-filistes.

L'hon. M. HANSON: Cela me paraît raisonnable.

M. SYMINGTON: Jusqu'à date, 204 de nos hommes se sont enrôlés.

M. HARRIS: Le service des achats des chemins de fer Nationaux du Canada est-il toujours à la disposition de T.C.A.?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HARRIS: Donc, le mot "total"—Le total du personnel de la compagnie ne s'applique réellement qu'au personnel d'exploitation, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Oui; je crois que le terme est employé dans un sens un peu trop large.

M. HARRIS: Monsieur le président, je suis d'avis que le compte-rendu devrait être modifié afin d'éclaircir la situation. A part l'agent des achats, les chemins de fer Nationaux du Canada fournissent une foule d'autres services à T.C.A., ce qui est très bien au point de vue économie; dans plusieurs cas, ils ne fonctionnent qu'une partie du temps et permettent de faire des achats et de rendre des services en masse qui n'ont rien à voir avec les services d'exploitation. Est-ce qu'il n'y aurait pas ici quelque chose qui tend à brouiller les idées? Le mot "total" m'induit en erreur. Il n'égale certainement pas 1,162. Permettez-moi de vous poser le problème comme ceci, monsieur le président. Si les chemins de fer Nationaux du Canada n'existaient pas, si aucun membre de leur personnel n'était à la disposition de T.C.A., et s'il vous fallait établir les services, le total de votre personnel serait beaucoup plus considérable que 1,162.

M. SYMINGTON: Permettez-moi d'expliquer, monsieur Harris. Vous n'étiez pas ici hier. La question est très claire au compte-rendu. Sur un total de \$2,600,000, nous avons payé \$31,300 à une certaine division des chemins de fer Nationaux du Canada pour services rendus. Je répète que notre total se chiffre à \$2,600,000, et nous payons au C.N. \$31,300 par an pour certains services d'achat.

L'hon. M. HANSON: Et le coût serait beaucoup moins élevé.

M. SYMINGTON: Je suis de votre avis, mais les deux y trouvent avantage. Le montant sera plus élevé l'an prochain, il n'y a aucun doute là-dessus.

M. HARRIS: Vous ne pourriez établir ces services pour \$31,000.

M. SYMINGTON: Je suis content de cette affirmation; comme vous le savez, certains partisans de l'opinion opposée nous ont attaqués.

L'hon. M. HANSON: Qui sont-ils?

M. SYMINGTON: Certaines personnes ont dit — devant le Comité l'autre jour—que ces dépenses étaient trop élevées. Mais, étant hommes d'affaires, nous recevons des rapports—j'ai fait faire un relevé—d'après lesquels, naturellement, nous calculons notre situation. Les chiffres que j'ai indiqués que l'an prochain nous devons verser une somme encore plus élevée aux chemins de fer Nationaux du Canada, puisque le service s'agrandit à mesure que la ligne se développe. Il n'est pas stationnaire.

L'hon. M. HANSON: D'après cet exposé, il semblerait, je crois, que vous ne payez pas assez.

M. SYMINGTON: Certainement, c'est bien le cas.

L'hon. M. HANSON: Très bien, alors; nous devrions connaître, mathématiquement, quel est le service et ce qu'il leur en coûte.

M. SYMINGTON: C'est difficile d'y arriver, mais il y a un moyen indirect de pratiquer une économie en se dispensant d'avoir deux services médicaux et d'achat lorsque toute l'organisation existe déjà.

M. JACKMAN: Voulez-vous dire qu'à titre d'hommes d'affaires ils se réunissent et se considèrent comme des organismes; ou, leur relation est-elle analogue à celle d'un père et son enfant?

M. SYMINGTON: Bien, je crois que vous avouer que des hommes d'affaires peuvent siéger ensemble et discuter ces questions sur des bases fort raisonnables et en arriver à des conclusions qu'ils considèrent fructueuses.

M. JACKMAN: Je crois, en faisant allusion à vos propres chiffres, que l'épargne qui vous a coûté \$31,300 se monte à environ \$60,000 à \$75,000.

M. SYMINGTON: C'est tout à fait vrai. D'un autre côté, monsieur Jackman, ils n'ont presque pas de personnel supplémentaire et ils reçoivent une contribution de \$31,300. On doit prévoir, je crois, que ce montant ira à \$40,000, l'année prochaine. Nous l'avons vérifié, détail par détail, ministère par ministère, et c'est une épargne, il n'y a aucun doute.

M. JACKMAN: Je le conçois.

M. SYMINGTON: Et je crois que chaque partie essaye d'être juste.

M. JACKMAN: Vous oubliez que les chemins de fer ont tendance à rogner l'os jusqu'à la moelle, c'est leur habitude.

M. SYMINGTON: Air-Canada ne les laissera pas rogner si avidement, si l'on peut ainsi dire.

M. POULIOT: Pouvez-vous nous donner le détail du travail fait par le personnel de l'organisation?

Le PRÉSIDENT: Continuez le rapport, monsieur Symington.

M. SYMINGTON:

Un fort pourcentage du personnel masculin d'Air-Canada s'est enrôlé dans les forces armées et le manque de main-d'œuvre est l'un des sérieux problèmes de la Compagnie. Des sursis en vertu des Règlements des Services nationaux de guerre n'ont été demandés que pour les employés absolument nécessaires à une saine exploitation.

Dans le but de maintenir le haut standard d'efficacité qui existe actuellement, des classes ont été instituées pour l'entraînement des pilotes, ordonnanciers, hôtesses, opérateurs de radio, agents des voyageurs et artisans.

Un comité conjoint de coopération, dans lequel sont représentés la direction et les employés, a été formé à la base de réparation de Winnipeg. Il sert de truchement aux employés pour discuter les conditions de travail avec la Direction, communiquer leurs suggestions en vue d'améliorer l'exploitation, d'augmenter la production et de faciliter leur instruction. Des comités similaires sont projetés pour d'autres endroits.

L'hon. M. HANSON: Avez-vous une union?

M. SYMINGTON: Nous avons une union locale. Ce n'est pas une union collective. Je puis dire que les mécaniciens font partie de la A.F. of L.; mais cela ne s'applique pas aux aviateurs.

L'hon. M. HANSON: Vous reconnaissez le droit d'appartenir aux unions internationales?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Comme les chemins de fer?

M. SYMINGTON: Oui.

Un fonds de pension contributoire a été institué pour les employés. Il est facultatif pour les employés en service avant le 1er mars 1943, obligatoire pour ceux entrés au service depuis cette date. Pour les premiers, le plan est rétroactif s'ils le désirent et permet des contributions de 2 à 10 p. 100 du salaire. La Compagnie s'engage à verser l'équivalent de la contribution jusqu'à concurrence de 5 p. 100. Le coût pour la Compagnie est évalué à 3 et 3½ p. 100 des salaires payés.

M. JACKMAN: Cela prend bien?

M. SYMINGTON: Oui, vraiment.

M. JACKMAN: On ne se plaint pas du fait que cela a été rendu obligatoire?

M. SYMINGTON: Non, on ne s'est pas plaint de cela; néanmoins il reste ce que je vous ai dit hier—les pilotes nous ont fait remarquer qu'ils désirent faire rabaisser leur limite d'âge de retraite.

M. JACKMAN: Quelle est la durée de vie moyenne d'un pilote?

M. SYMINGTON: Je ne sais pas. En certains cas, certains volent pendant nombre d'années, d'autres ne durent pas aussi longtemps; mais nous prenons l'attitude vis-à-vis des pilotes que leur milieu, leur entraînement et tout le reste en font des hommes qui se prêteront naturellement à des ouvrages de service au sol lorsqu'il deviendra imprudent de les faire voler.

L'hon. M. HANSON: C'est fort juste.

M. SYMINGTON: Oui, je le crois.

M. NICHOLSON: A propos du troisième paragraphe sous la rubrique "personnel", "des classes ont été instituées pour l'entraînement des pilotes, ordonnanciers, etc."; ces classes ont-elles lieu continuellement? Que pouvez-vous dire à ce sujet?

M. SYMINGTON: Oui. Tous nos pilotes doivent suivre des cours d'entraînement, d'instruction Link et ainsi de suite. Il faut continuellement se tenir sur le qui-vive pour tenir dans une ligne aérienne—il faut être en garde contre l'attitude que dépeint la maxime: "La familiarité engendre le mépris", contre la négligence, etc.; et cela continuellement.

L'hon. M. HANSON: Et puis, il y a des tas d'inventions qui arrivent tous les jours.

M. SYMINGTON: Oh! oui.

M. NICHOLSON: Pouvez-vous nous dire quelle sorte d'instruction vous donnez généralement à votre personnel sur l'amabilité qu'il doit déployer à l'égard des voyageurs qui restent en panne et qui sont empêchés de voler à cause des conditions climatiques—il me semble que votre personnel est très courtois.

M. SYMINGTON: Nous avons des classes de trois semaines à ce sujet, des cours d'instruction de trois semaines de relations sociales, et ainsi de suite.

#### *Travaux de guerre spéciaux*

Air-Canada exploite pour le ministère des Munitions et approvisionnements un nouvel atelier de revision des moteurs et hélices. Cet atelier se trouve à côté de l'atelier principal à Winnipeg. On y revise les avions, moteurs et hélices de l'armée. Sa production sera placée sous la base de trois équipes par jour, au lieu de deux, dès que le personnel nécessaire aura complété son entraînement.

L'atelier d'instruments à Winnipeg travaille vingt-quatre heures par jour à réviser et réparer les instruments des avions militaires. Une somme considérable de travail a été accomplie à Winnipeg pour d'autres usines de guerre et les installations au sol de la Compagnie à travers le Canada ont été largement utilisées par les avions militaires.

La coopération d'Air-Canada avec la British Overseas Airways Corporation pour le transport transatlantique s'est amplifiée au cours de l'année. L'entretien et la revision des avions ont été faits par Air-Canada à l'aéroport de Montréal. Plus de 200 habiles mécaniciens d'Air-Canada sont employés continuellement à ce travail.

M. JACKMAN: Revenant à votre personnel de 1,662 employés dont vous avez fait mention au paragraphe précédent, combien de ceux-ci pourraient être mis à un travail étranger aux opérations d'Air-Canada et sont directement employés?

M. SYMINGTON: Environ 200.

L'hon. M. HANSON: A base de coût, ou à base de prix coûtant ou de régie intéressée?

M. SYMINGTON: A base de prix coûtant.

L'hon. M. HANSON: Vous ne faites aucun profit?

M. SYMINGTON: Pas plus que—je veux dire, je ne puis dire à un cent près; en principe et en théorie, c'est une exploitation à prix coûtant?

L'hon. M. HANSON: Une exploitation de service public?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HARRIS: A propos de la coopération des Lignes aériennes Trans-Canada, etc., auriez-vous l'amabilité de vous étendre sur ce sujet?

M. SYMINGTON: La prochaine phrase, je crois, vous répondra.

M. HARRIS: Est-ce là la coopération que vous donnez?

M. SYMINGTON: N'est-ce pas là de la coopération?

M. HARRIS: Oui.

M. SYMINGTON: Nous avons trois équipes qui survolent l'océan. Je leur parle et ils me parlent. Nous fournissons leur service médical. Nous sommes en communications continues et constantes. Nous nous occupons des ouvrages du sol, du réseau radiographique et du reste.

M. JACKMAN: Je constate que vous dites employer 200 hommes à ces travaux; et au paragraphe précédent, vous parlez d'hommes à Winnipeg; cela veut-il dire 200 autres hommes occupés à des travaux extérieurs?

M. SYMINGTON: Cela veut dire 200 autres hommes.

M. JACKMAN: Est-ce là un total de 400 hommes sur 1,662?

M. SYMINGTON: Oui, monsieur.

M. JACKMAN: Y en a-t-il d'autres sur ces 1,662 qui ne sont pas occupés à temps continu au travail d'Air-Canada—en nombre considérable?

M. SYMINGTON: Bien, il n'y en a guère en nombre considérable. Nous faisons des envols d'aller et retour, pour la R.C.A.F., à destination des bases d'armée et cela nécessite deux équipes.

M. JACKMAN: De quel type d'avions vous servez-vous pour fournir ce service?

M. SYMINGTON: Ils se servent du type Liberator, gros avions à quatre moteurs. Ils volent jusqu'à l'autre côté—transportent le courrier diplomatique et ramènent les pilotes qui y ont conduit les bombardiers.

L'hon. M. HANSON: C'est l'exploitation de Dorval?

M. SYMINGTON: Oui, c'est Dorval.

Trois équipes, comprenant chacune un commandant, un second, un ingénieur de vol, un opérateur de radio et un navigateur, ont été ajoutées aux équipes de la British Overseas Airways Corporation. Les navigateurs ont été fournis par l'Aviation Royale Canadienne. Le personnel surveillant de la Compagnie participe aussi à ce service transocéanique.

M. HARRIS: Ces équipes de vol ont-elles été instruites dans la pratique des planeurs?

M. SYMINGTON: Non, je ne crois pas qu'on leur ait fourni de planeurs. Je n'en ai pas vu. Je ne saurais.

La Compagnie a fourni aux escadrilles de communication de la R.C.A.F. un service de radio, d'expédition et d'aéroport.

Le personnel de génie et navigant de la Compagnie collabore avec le Conseil national des recherches et la R.C.A.F. dans les études relatives au dégivrage des avions.

*Perspective pour 1943*

Une augmentation dans le trafic des voyageurs, des colis-express et de la poste aérienne est prévue pour 1943. Le champ d'activité de la Compagnie en ce qui concerne les travaux de guerre sera ainsi agrandi.

L'hon. M. HANSON: A quoi faites-vous allusion dans ces lignes, ou êtes-vous libre de le dire? Je ne voudrais pas le savoir si c'est un secret d'état.

M. SYMINGTON: Les deux usines qui se trouvent à Winnipeg vont fonctionner à plein rendement, et, tous les jours on nous demande aide ou service nouveau.

M. POULIOT: Cela comprend-il aussi les projets d'aviation d'après-guerre?

M. SYMINGTON: Cela comprend-il quoi, monsieur Pouliot?

M. POULIOT: Projets d'aviation d'après-guerre.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela comprend un programme de l'air d'après-guerre?

M. SYMINGTON: Que voulez-vous dire par "cela"?

M. POULIOT: Perspectives pour 1943.

M. SYMINGTON: Non, je ne crois pas que cela comprenne de tels projets.

L'hon. M. HANSON: Cela ne signifie pas grand'chose. C'est tout au plus un humble souhait.

M. SYMINGTON: C'est simplement ceci, monsieur Hanson: au cours des années qui passent, nous nous apercevons que nous devons accroître nos services pour les établissements militaires, et avec raison, et il va sans dire que cela nous tient à cœur. Ce service augmente chaque année.

L'hon. M. HANSON: N'avez-vous rien de particulier à l'esprit?

M. SYMINGTON: Rien de particulier en vue, non.

M. NICHOLSON: Vous avez fait mention, tout à l'heure, dans votre rapport que vous aviez diminué vos problèmes "d'absence". Qu'avez-vous fait de spécial? Comment pouvez-vous y remédier?

M. SYMINGTON: Nous avons établi un contrôle central qui fait des enquêtes suivies sur toutes les agences de billets et de réserve de places du réseau. "Vous êtes-vous abouchés avec le voyageur numéro un tel un tel; êtes-vous certains s'il va partir; y a-t-il des chances qu'il ne parte pas?" et ainsi de suite. Puis, le voyageur doit maintenant acheter son billet au moins trois heures avant le départ de l'avion, il ne peut réserver sa place d'avance.

L'hon. M. HANSON: On m'a dit au Château que je devais payer et prendre mon billet dès que ma réserve était confirmée.

M. SYMINGTON: Je crois qu'on doit vous en vouloir, monsieur Hanson.

L'hon. M. HANSON: Peut-être; je l'ignore.

M. NICHOLSON: Comment le tableau de l'an dernier se compare-t-il avec celui de l'année précédente? N'avez-vous rien là-dessus?

M. SYMINGTON: Oui, nous avons quelque chose. Je ne sais pas si j'ai ce qu'il faut ici. Chaque mois, nous indiquons la situation de chaque agence relativement à ce qui a été fait à propos des passagers qui font faux-bond. Nous les avons classifiés en trois catégories dans tout le réseau; nos fiches en donnent le nombre du mois précédent et si l'on constate des fléchissements, on tâche de les redresser. Nous suivons cela de très près, et nos renseignements sont à date sous le rapport de notre empressement à réduire la liste des passagers délinquants. Généralement, lorsque les "absences" augmentent, il y a quelque chose d'anormal aux bureaux où elles se produisent.

M. NICHOLSON: Avez-vous des chiffres indiquant le pourcentage d'espace utilisé l'an dernier, par comparaison à l'année présente?

M. SYMINGTON: Moins de un pour cent du total cette année.

M. NICHOLSON: Quel était le chiffre pour l'an dernier?

M. SYMINGTON: L'an dernier, trois pour cent et, antérieurement, c'était déplorable.

L'hon. M. HANSON: Les gens sont au courant du fait que s'ils ne viennent pas chercher leur billet, ils ne sont pas acceptés.

M. JACKMAN: Avez-vous établi de nouveaux guichets de billets durant l'année, monsieur Symington?

M. SYMINGTON: Nous en avons établi un à St-Jean (Terre-Neuve). Ceux de London, Ontario, de Seattle, Washington, et le bureau du trafic de district de Toronto, ont été fermés.

M. JACKMAN: Un d'ouvert et trois de fermés?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Combien de vos guichets sont maintenus conjointement avec le N.C.?

M. SYMINGTON: Chaque guichet de billets du N.C. vend les billets de la Trans-Canada; cependant, à St-Jean, Halifax, Montréal, Ottawa, Toronto, New-York, Windsor, Winnipeg, Calgary, Edmonton, Vancouver et Victoria, nous avons nos propres guichets.

M. JACKMAN: Vous avez vos propres guichets?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Quelle entente avez-vous avec les bureaux du C.N.? Leur payez-vous une commission sur ce qu'ils vendent?

M. SYMINGTON: Nous leur payons une faible commission sur ce qu'ils vendent.

M. JACKMAN: Cette commission est-elle comparable à celle exigée par un chemin de fer qui, aux Etats-Unis, vendrait les billets d'une ligne de transport aérien? Est-ce 10 ou 15 pour cent? quelle est la commission?

M. SYMINGTON: Elle est de 5 pour cent, ce qui est à peu près ce que les lignes aériennes nous paient ou ce que nous leur payons.

M. JACKMAN: C'est un taux strictement compétitif?

M. SYMINGTON: Strictement compétitif.

M. JACKMAN: Cela ne fait pas du tout partie du \$33,000?

M. SYMINGTON: Non.

L'hon. M. HANSON: M. Symington, maintenant que votre rapport présidentiel tire à sa fin, je désirerais attirer votre attention sur le fait que la partie la plus populeuse du Nouveau-Brunswick n'est nullement desservie par votre ligne, et je me demande ce que vous tentez de faire à cet égard. La ville de St-Jean—je n'aimerais pas à me servir d'un terme désobligeant, mais la petite ligne aérienne de cet endroit n'est pas satisfaisante, pour le moins. Les gens de l'endroit en sont très dissatisfaits. La ville de Frédéricton est à moins de dix milles, vingt milles au plus, de l'axe balisé et nous n'avons aucun service. Nous sommes presque sur la ligne droite entre Montréal et Moncton, et on nous ignore.

M. SYMINGTON: Personnellement, j'aimerais à desservir St-Jean. Comme vous le savez, l'aéroport à cet endroit, dans la condition où il se trouvait, n'était pas du tout en état d'accueillir nos avions.

L'hon. M. HANSON: J'en conviens.

M. SYMINGTON: Il est inutilisable et telle était la situation à la déclaration de la guerre. Nous avons, comme vous le savez, construit à Blissfield, mais cela ne remédie pas à la situation.

L'hon. M. HANSON: Non, je crains qu'il ne soit trop éloigné.

M. SYMINGTON: Pour ce qui est de la Trans-Canada, elle aimerait beaucoup se rendre à St-Jean, mais ne peut le faire aussi longtemps qu'il n'existera pas de facilités lui permettant d'y aller. Il n'y a pas de doute là-dessus. Puis, d'autres considérations entrent en ligne de compte avant que nous puissions desservir un endroit quelconque. Aux termes de la Loi Trans-Canada, le ministre des Postes et le ministre des Transports doivent recommander la chose au Conseil. Le Conseil doit l'autoriser et déclarer que l'endroit est compris dans le réseau Trans-Canada et alors, aux termes de la Loi, il nous faut agir.

L'hon. M. HANSON: J'ai toujours compris que le ministère des Postes était bien disposé, si je puis ainsi dire.

L'hon. M. HOWE: L'aéroport est la source de toute la difficulté.

L'hon. M. HANSON: Je crois qu'il y a un élément de vérité là dedans, mais monsieur Howe, n'avez-vous jamais considéré la question d'avoir l'aéroport dans un rayon de dix milles de la ville?

L'hon. M. HOWE: Nous avons cherché partout, dans un rayon de vingt milles, et n'avons pu trouver un site convenable. C'est un terrain très accidenté. Si nous pouvons trouver un aéroport dans vingt milles de St-Jean, je puis vous assurer que nous nous y rendrons.

L'hon. M. HANSON: C'est juste. Cela est juste, je crois. Je conviens que vous ne pourriez utiliser l'aéroport actuel pour des aéronefs de la dimension des vôtres, sans une très grande dépense, mais vous nous indiquez d'une manière définie, que si on peut trouver un emplacement dans les 20 milles, le projet sera remis à l'étude et, si possible, mis à exécution.

L'hon. M. HOWE: Ne perdons pas de vue, toutefois, que nos crédits pour l'aviation civile sont très limités.

L'hon. M. HANSON: Ne me désertez pas.

L'hon. M. HOWE: Je ne fais que dire ce qui en est.

L'hon. M. HANSON: Votre déclaration m'avait fait espérer; je ne voudrais pas que vous la retiriez maintenant.

L'hon. M. HOWE: Je n'ai fait que déclarer que lorsque nous aurons des crédits civils, ce que nous n'avons pas actuellement, nous construirons l'aéroport.

L'hon. M. HANSON: Il ne semble pas y avoir aucune difficulté au sujet de l'argent. Les as de la finance, dans l'édifice de l'Est, et ceux de la Banque du Canada me disent que l'argent constitue le moindre de leurs problèmes. Ils trouveront tout l'argent nécessaire pour financer, après la guerre.

L'hon. M. HOWE: Il n'en est pas ainsi du département chargé de l'aviation civile.

L'hon. M. HANSON: Je crois, moi aussi, qu'il n'en sera pas ainsi, mais enfin, c'est ce qu'on me dit. Puis, pour ce qui est de Fredericton, nous pouvons avoir un aéroport dans un rayon de deux ou trois milles.

L'hon. M. HOWE: Inutile de dire que c'est là une entreprise tout à fait différente. C'est en dehors de l'axe balisé.

L'hon. M. HANSON: Ce n'est pas très éloigné de l'axe balisé. Vous passez juste au-dessus de Fredericton Junction, éloigné de moins de vingt milles.

L'hon. M. HOWE: Ce problème de desservir les localités qui sont hors de l'axe balisé devra être étudié après la guerre. Tout ce que je puis dire c'est qu'il nous faudra étudier la chose avec soin.

L'hon. M. HANSON: Vous ne désirez pas vous engager à ce sujet.

L'hon. M. HOWE: Il n'est pas bien facile de desservir à la fois St-Jean et Fredericton. Si nous parvenons à desservir l'un des deux, ce sera à peu près tout.

M. HARRIS: Oui, monsieur le président, tentez l'un ou l'autre projet.

Lh'on. M. HANSON: On nous a évités depuis toujours. J'imagine que ce sera la même chose à l'avenir.

Le PRÉSIDENT: Quel est le désir du comité quant au reste de ce rapport.

M. POULIOT: Je désire déclarer que le service entre Montréal et Québec est apprécié et pour faire suite aux observations de monsieur Hanson, je me demande s'il ne serait pas possible d'étendre le service jusqu'à la Rivière-du-Loup. Monsieur le président connaît bien l'endroit. Il y passe ses étés et est d'avis que c'est le meilleur endroit de villégiature. Il existe bien d'autres raisons et j'espère que la T.C.A. étudiera soigneusement la question; n'est-ce pas, monsieur le président?

M. SYMINGTON: Certainement, vous savez à quoi vous en tenir à mon égard, monsieur Pouliot.

M. POULIOT: Je le sais.

M. EMMERSON: Il y a une question qui se rapporte à ceci; au sujet des différents aéroports utilisés par la Trans-Canada, tenez-vous un registre, mensuel ou annuel, des jours, aux différents aéroports, où les conditions atmosphériques sont telles que les avions doivent rester à terre, ou peuvent s'envoler et ces différents rapports sont-ils disposés sous forme de tables?

M. SYMINGTON: Certainement. Je reçois chaque matin un rapport sur chacun des aéroports, sur chaque voyage, et indiquant si le voyage est régulier, s'il était cinq minutes ou une heure en retard; des rapports météorologiques et d'autres sur les opérations.

M. EMMERSON: Existe-t-il un rapport, que le Comité pourrait se procurer, indiquant le nombre de jours, durant l'année, à chaque aéroport, où les avions ne peuvent pas voler, ou atterrir, ou s'envoler, ou sont inutilisables par la Trans-Canada?

M. SYMINGTON: Le service météorologique du gouvernement, à Toronto, possède un tel rapport. Ce serait un travail considérable pour nous, j'imagine, que de recueillir ces données. Il va sans dire que nous recevons le rapport, tous les jours, mais le Service météorologique, à Toronto, possède les données sur les conditions à chaque port, chaque jour.

M. EMMERSON: Mais vous n'avez pas de registres quant aux aéroports que vous utilisez?

M. SYMINGTON: Mais oui.

M. EMMERSON: Vous avez des rapports pour l'année indiquant le nombre de jours où vous ne pouvez pas voler?

M. SYMINGTON: Bien entendu, pour nous, leur compilation représenterait un travail assez considérable, mais ce qui arrive à chaque envol, chaque jour, est noté: "impossible de se rendre à Armstrong", ou "Armstrong contourné et atterrissage à tel ou tel endroit", tout cela est noté chaque jour.

M. EMMERSON: Où peut-on se procurer le rapport indiquant le degré d'utilisation d'un port?

M. SYMINGTON: Au point de vue de la température?

M. LARSON: Au bureau météorologique, à Toronto.

M. JACKMAN: Est-ce que depuis l'inauguration du transport aérien commercial, une ligne quelconque, désireuse de desservir une route particulière, est tenue d'obtenir la permission de la Commission des Transports?

M. SYMINGTON: Je crois que oui.

M. JACKMAN: La Commission tranche la question de la même manière que lorsqu'il s'agit de déterminer quel chemin de fer desservira une route et s'il y a lieu de permettre à une autre ligne de faire concurrence?

M. SYMINGTON: Je crois que c'est ce qu'elle a fait, oui.

M. HANSON: Vous êtes toujours prévenus et entendus?

M. SYMINGTON: Je ne puis dire si nous avons toujours été prévenus et entendus.

M. HANSON: Je crois que vous devriez l'être.

M. SYMINGTON: Certainement; naturellement, nous avisons les autres intéressés, et je suppose que nous sommes avisés. Je n'en sais trop rien, monsieur Hanson. De toute façon, ces questions viennent devant la Commission et j'imagine que celle-ci examine l'affaire et dit: "Un tel et un tel seront avisés."

M. JACKMAN: Croyez-vous que plutôt que d'être composée entièrement d'anciens hommes de chemin de fer, la Commission serait améliorée si elle comptait au nombre de ses membres quelqu'un qui s'y entendit dans la technique de l'aviation?

M. SYMINGTON: Naturellement, les services voient aux questions de sécurité, et autres semblables. Je n'aimerais pas à me prononcer là-dessus.

L'hon. M. HANSON: La Commission dispose-t-elle de techniciens en transport aérien?

M. SYMINGTON: Je n'en sais rien. Je n'ai jamais comparu devant elle.

M. POULIOT: Existe-t-il des règlements régissant l'exploitation de votre réseau, en plus de la Loi?

M. SYMINGTON: Oui.

M. POULIOT: Ces règlements ont-ils jamais été fournis aux membres du Comité?

M. SYMINGTON: Les règlements sont établis par les ministères ou par la Commission des Transports.

M. POULIOT: Je sais, mais je me demande si le conseil d'administration de la Trans-Canada établit des règlements, en vertu des pouvoirs que lui confère la Loi, et en conformité des ordonnances de la Commission des Transports? Elle a des règlements, comme toute autre corporation.

M. SYMINGTON: La corporation a ses règlements, assurément.

M. POULIOT: Oui. Serait-il possible de les mettre à la disposition des membres du Comité?

M. SYMINGTON: Personnellement, je puis vous assurer que je n'ai aucune objection à ce qu'ils le soient.

M. POULIOT: Cela fait partie de l'administration, et ce serait susceptible d'aider au Comité à s'acquitter de sa tâche, s'il était mis au courant de tout ce qui est censé faire loi pour la T.C.A.

M. SYMINGTON: Je puis vous assurer qu'en ce qui me concerne, je ne vois rien qui empêche de fournir les règlements de la Trans-Canada à ce Comité.

M. POULIOT: Surtout en ce qui a trait à l'émission de billets de faveur et autres questions de ce genre; il doit y avoir des règlements à ce sujet?

M. SYMINGTON: Non, monsieur, pas même à un membre du Parlement, monsieur Pouliot.

M. POULIOT: Nous savons cela parfaitement, mais je me demandais si des billets de faveur étaient accordés à un certain nombre de personnes.

Le PRÉSIDENT: Nous avons traité de cela ce matin.

M. POULIOT: En effet, je vous demande pardon. Auriez-vous objection à ce qu'on nous procure les règlements de la T.C.A.

M. SYMINGTON: Je ne crois pas qu'il y ait la moindre objection.

L'hon. M. HANSON: M. Symington, en examinant ce rapport financier je n'y trouve rien qui ait trait aux impôts. Est-ce que cette compagnie paye quelques impôts de quelque nature?

M. POULIOT: C'est la propriété du gouvernement et lorsque les avions sont à terre, ils sont biens meubles.

L'hon. M. HANSON: Je vous demande pardon, monsieur Pouliot, mais je m'adressais à monsieur Symington.

M. SYMINGTON: Je puis vous donner une liste de ce que nous payons comme taxes. Nous payons peu, naturellement, parce que nous sommes une émanation de la Couronne et que la Couronne est propriétaire des champs que nous utilisons. Loi d'assurance-chômage, Canada, \$13,264; Unemployment and Compensation Act, New-York, \$586.35; Unemployment Insurance Compensation Act, Washington, \$26.20; Federal Insurance Contribution Act, Etats-Unis, \$382.50; Federal Unemployment Tax Act, Etats-Unis, \$68.06; taxes municipales, \$10,857.52.

L'hon. M. HANSON: Où ça, au Canada?

M. SYMINGTON: Winnipeg, Montréal, Seattle, ville de New-York.

L'hon. M. HANSON: Ce sont des immobilisations?

M. SYMINGTON: Ce sont des immobilisations; taxes d'affaires \$2,252.

L'hon. M. HANSON: Où ça?

M. SYMINGTON: Edmonton, Regina, Winnipeg, Windsor, London, Montréal.

L'hon. M. HANSON: C'est aussi une taxe municipale?

M. SYMINGTON: Oui. C'est vrai, oui; les timbres d'accise pour les chèques; les certificats de moteurs d'avions; les permis de radio pour les avions; les inscriptions des aéronefs; les demandes de permis pour l'exploitation de services réguliers; un cautionnement pour couvrir l'entrée des aéronefs dans l'état de New-York; la taxe de corporation de la province de Québec; la taxe d'instruction de la province de Saskatchewan; les permis de radios terrestres; augmentation de \$7,988.71 au chapitre de l'assurance-chômage du Canada comparativement à 1941, et contre-passement des intérêts courus de \$20,000 en 1941, soit un total de \$34,590.

L'hon. M. HANSON: Combien?

M. SYMINGTON: \$34,590.

L'hon. M. HANSON: Ce montant constitue votre compte d'impôts?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: C'est un très petit montant, n'est-ce pas?

M. JACKMAN: Le président a fait allusion au cours de ses remarques à certains traités dont l'un entre ce pays et Terre-Neuve concernant des atterrissages. Il a parlé aussi d'arrangements entre notre pays et les Etats-Unis, des arrangements qui, je suppose, sont faits en vertu d'un traité ou revêtent la forme de quelque document. Serait-il possible d'incorporer comme appendice supplémentaire au compte rendu de cette séance les paragraphes connexes de ces traités ou accords qui se rapportent au transport aérien et à l'atterrissage d'avions sur notre sol et l'atterrissage de nos avions sur le sol étranger? Les députés et le public aussi s'intéressent beaucoup aux envolées internationales.

L'hon. M. HOWE: Je crois que ces documents ont été déposés à la Chambre.

M. SYMINGTON: Le ministère des Affaires extérieures a ces documents.

M. JACKMAN: Le traité aérien avec Terre-Neuve est peut-être accessible,— je ne dirai pas facilement accessible,— mais je crois que la question suscite un intérêt général que l'on pourrait bien incorporer ces documents à nos procès-verbaux. Que dites-vous de nos ententes avec les Etats-Unis? Vous n'avez pas dit qu'il s'agissait de traités.

L'hon. M. HOWE: Il n'y a pas d'ententes si sauf un échange de notes.

M. JACKMAN: A la page 5, paragraphe 7.

Les gouvernements du Canada et des Etats-Unis se sont entendus pour maintenir en force, jusqu'à la fin de la guerre, l'entente actuelle au sujet des services aériens internationaux, mais l'une ou l'autre des parties contractantes peut rouvrir les négociations après six mois.

L'hon. M. HOWE: Ce document a été déposé il y a quelques jours, il s'agissait d'un échange de notes.

M. JACKMAN: Je ne doute pas que nous puissions les obtenir mais cela comporte passablement de difficultés. Vu l'intérêt que la question suscite, je proposerais qu'on les incorpore à titre d'appendice. Il suffirait d'inclure seulement les parties connexes si les documents sont très longs et traitent d'autres sujets. Les gens sont alarmés de voir l'emprise que certaines lignes aériennes des Etats-Unis ont acquise dans l'ouest canadien. En fait, un exploitant d'une des lignes aériennes a dit, non officiellement, bien entendu, qu'elles étaient établies ici à demeure. Je crois que nous devrions savoir précisément quel est leur situation.

L'hon. M. HOWE: Elles n'ont pas de droits permanents. Elles sont autorisées à pratiquer des envolées pour le service militaire et naval des Etats-Unis. Elles ne sont pas autorisées à transporter des voyageurs payants ou des marchandises contre acquittement des frais de transport.

L'hon. M. HANSON: Apparemment, il est entendu qu'elles cesseront leurs opérations dans un délai raisonnable après la guerre.

L'hon. M. HOWE: Les seuls permis accordés sont ceux qui l'ont été à l'armée ou à la marine des Etats-Unis, pas à une firme privée quelconque.

L'hon. M. HANSON: Dans certains de ces cas, ils commencent à réclamer des droits dévolus après des années d'exploitation.

L'hon. M. HOWE: Nous surveillons cela. Nous n'aimons pas certaines situations.

L'hon. M. HANSON: Vous devez céder en raison de la guerre.

L'hon. M. HOWE: Oui, mais les seuls permis accordés l'ont été à l'armée ou à la marine des Etats-Unis.

L'hon. M. HANSON: Et on se propose de les limiter strictement.

L'hon. M. HOWE: Oui, ils sont limités à la durée de la guerre.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais signaler que s'il y a quelques renseignements que vous tenez particulièrement à obtenir le seul moyen de les obtenir est par voie d'une résolution du Comité.

M. JACKMAN: Je propose que les parties connexes de tous traités et ententes avec l'Empire britannique ou des pays étrangers soient incorporées à titre d'appendice à ce compte rendu.

L'hon. M. HANSON: J'appuie cette résolution.

M. SYMINGTON: Nous n'avons pas d'entente. Vous devrez demander ce renseignement au ministère.

L'hon. M. HANSON: Le ministère conviendrait-il de le fournir? Cela paraît raisonnable.

L'hon. M. HOWE: C'est l'affaire du ministère des Affaires extérieures. Je ne puis concevoir qu'il y ait quelque objection.

L'hon. M. HANSON: Le proposerez-vous?

L'hon. M. HOWE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes saisis d'une résolution. Je n'en connais pas la portée exacte, mais je vais demander à M. Jackman de formuler sa résolution de nouveau, puis nous la mettrons aux voix.

M. JACKMAN: Je propose que les parties connexes de tous les traités entre le Canada et l'Empire britannique ou des pays étrangers se rapportant au transport aérien soient incorporées à ce compte rendu.

L'hon. M. MICHAUD: Aux procès-verbaux de cette séance.

Le PRÉSIDENT: M. Jackman a présenté une résolution, appuyé par l'honorable M. Hanson. En convenez-vous?

La résolution est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Qu'entendez-vous faire avec le reste de ce rapport? En avez-vous fini?

L'hon. M. HANSON: Vous avez la feuille du bilan.

M. SYMINGTON: L'autre page est ajoutée simplement à titre de renseignement.

M. POULIOT: Avant que vous ne fassiez cela je voudrais présenter une résolution à l'effet que tous les règlements des L.A.T. soient publiés à titre d'appendice au compte rendu du Comité.

Le PRÉSIDENT: Qui appuie votre résolution, monsieur Pouliot?

M. HARRIS: Je vais l'appuyer.

Le PRÉSIDENT: M. Pouliot a proposé, appuyé par M. Harris, que le président des Lignes aériennes soit prié d'annexer un exemplaire des règlements des Lignes aériennes Trans-Canada au rapport.

L'hon. M. HANSON: Il y a règlements et règlements. Veut-il dire les règlements généraux?

M. SYMINGTON: Je ne puis me souvenir en quoi ils consistent, monsieur Hanson, mais ils seront d'un caractère très général.

Le PRÉSIDENT: Quels sont ceux qui appuient la résolution?

La proposition est acceptée.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous continuer l'examen du bilan ou simplement interroger le témoin de temps en temps?

M. HARRIS: Avant d'arriver à 1 heure, pourrions-nous nous faire donner le détail du compte de revenus, en particulier quant aux frais d'exploitation, à l'exploitation et à l'entretien? Tout cela est groupé sous un même titre et ne nous renseigne pas beaucoup.

L'hon. M. HANSON: Il me semble, à ce sujet, qu'il serait bon d'imprimer cela en détail afin que nous puissions l'étudier d'ici notre prochaine séance. Serait-il possible d'imprimer ces détails et de les remettre au Comité demain matin, ou de toute façon à notre prochaine réunion?

M. SYMINGTON: Cela dépend évidemment des détails que vous désirez.

L'hon. M. HANSON: C'est une grosse somme d'argent. Il est évident que la substance de ce compte de revenus ne peut être vue que dans le détail du compte.

M. JACKMAN: Les United Airlines pourraient peut-être nous renseigner?

M. SYMINGTON: J'ai ces renseignements, et ils ne contiennent guère autre chose que le bilan; je n'ai aucune objection à ajouter, si le Comité le désire, le détail des frais d'exploitation; mais il y a détail et détail; il y en a qui donnent tout, jusqu'au dernier sou. Il peut naturellement y avoir des choses que vous ne désirez pas.

M. HARRIS: D'ordinaire on trouve les détails nécessaires dans le bilan industriel; ce compte particulier n'a certainement rien de compréhensif.

L'hon. M. HANSON: Je pense que les comptables sauraient exactement ce que cela signifie.

M. HARRIS: Exploitation mise à part de l'entretien, des réparations aux installations, etc.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est 1 heure. Je suppose que nous nous réunirons demain à 11 heures.

M. HARRIS: Pourrions-nous avoir ces détails avant de nous réunir?

M. LOCKHART: Est-ce qu'il y aura moyen de ne pas nuire au Comité de la sécurité sociale? Les deux Comités se réuniront à la même heure.

Le PRÉSIDENT: L'autre Comité, actuellement, ne siège qu'une fois par semaine. Comme il siège aujourd'hui, il n'y aura pas de chevauchement.

M. HANSON (*Skeena*): Allez-vous demander si nous serons autorisés à siéger en même temps que la Chambre?

Le PRÉSIDENT: Pas aujourd'hui, car on nous l'a refusé hier. Il est inutile d'y retourner aujourd'hui. Nous demanderons cela demain. La séance est ajournée à 11 heures demain.

Le Comité s'ajourne à 1 heure pour se réunir de nouveau mercredi le 31 mars 1943 à 11 heures du matin.

## APPENDICE " A "

**Extraits d'échanges de notes, etc., concernant des arrangements internationaux sur l'aéronautique déposés par le ministère des transports**

## ÉTATS-UNIS

**ACCORD ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE  
RELATIVEMENT À LA NAVIGATION AÉRIENNE**

(en vigueur le 1er août 1938)

## ARTICLE III

(a) Chacune des parties au présent accord consentira, en temps de paix, liberté de passage au-dessus de son territoire aux aéronefs de l'autre partie, dûment immatriculés sur le territoire de celle-ci, pourvu que les conditions posées dans le présent accord soient observées.

(b) Toutefois il est convenu que l'établissement et l'exploitation par une entreprise de l'une des parties, d'une route aérienne régulière ou d'un service aérien régulier en provenance ou à destination du territoire de l'autre partie, ou survolant ce territoire, avec ou sans escale, seront subordonnés au consentement de cette autre partie.

(c) Toute entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre partie sollicitant la permission d'exploiter une telle route ou un tel service devra soumettre sa demande par les voies diplomatiques.

## ARTICLE IV

(a) Les aéronefs de chacune des parties, les voyageurs et les marchandises qu'ils transportent et le personnel qu'ils emploient seront, à l'intérieur ou au-dessus du territoire de l'autre partie, soumis aux lois en vigueur sur ce territoire, y compris tous les règlements de navigation aérienne applicables aux aéronefs étrangers, au transport des passagers et des marchandises, à la sécurité et à l'ordre publics, ainsi qu'à tous les règlements concernant l'entrée et la sortie, l'immigration, les passeports, la quarantaine et les douanes.

(b) Subordonnement aux dispositions de l'alinéa précédent, et aux lois et règlements qui y sont spécifiés, le transport de passagers et l'importation ou l'exportation de toute marchandise pouvant être légalement importée ou exportée seront permis dans les aéronefs de chacune des parties à destination ou en provenance du territoire de l'autre partie; et (subordonnement aux mêmes dispositions) ces aéronefs, les passagers et les marchandises qu'ils transportent et le personnel qu'ils emploient jouiront sur le territoire mentionné des mêmes privilèges que ceux de l'autre partie, et ne seront pas, pour la seule raison de la nationalité de l'aéronef, soumis à des droits ou taxes plus élevés que les droits ou taxes qui sont ou peuvent être imposés aux aéronefs du territoire en question ou aux aéronefs de la nation la plus favorisée engagés dans le commerce international, ou à leurs voyageurs, marchandises ou personnels.

## ARTICLE VI

Les huiles combustibles ou lubrifiantes qui se trouvent à bord des aéronefs de l'une des parties arrivant sur le territoire de l'autre partie ou quittant ce territoire seront exemptes de droits de douane, même si ces huiles combustibles ou lubrifiantes sont utilisées par ces aéronefs pour voler sur ce territoire.

## ARTICLE VII

Les aérodromes ouverts à la navigation aérienne publique sur le territoire de l'une quelconque des parties seront, dans la mesure où ils sont placés sous son contrôle, ouverts aux aéronefs de l'autre partie, qui (sous la même réserve) auront aussi droit aux services de météorologie, de radio, d'éclairage et de signalisation diurne et nocturne de ces aérodromes. Toujours sous la même réserve, le barème des prix à ces aérodromes, pour l'atterrissage et le remisage, sera le même pour les aéronefs des deux parties.

## ARTICLE VIII

(a) L'expression "commerce aérien" employée dans le paragraphe suivant de cet article signifie: navigation des aéronefs sur le territoire de l'une ou l'autre partie pour l'exécution ou le développement d'un commerce; et le transport commercial de passagers ou de marchandises entre deux points quelconques du territoire de l'une ou l'autre partie.

(b) Le commerce aérien peut, sur le territoire de l'une quelconque des parties, être réservé exclusivement à ses propres aéronefs; avec la réserve des stipulations de l'article III au sujet des routes ou services aériens réguliers pour lesquels un consentement spécial est nécessaire, les aéronefs de chacune des parties peuvent néanmoins se rendre d'un aérodrome ouvert à la navigation aérienne publique sur le territoire de l'autre partie à un autre aérodrome remplissant les mêmes conditions pour prendre à bord ou débarquer tout ou partie de leurs marchandises ou de leurs passagers, pourvu que ces marchandises soient couvertes par des connaissements directs et que ces passagers détiennent des billets directs, émis respectivement pour un voyage dont le point de départ et le point de destination ne sont pas tous les deux des points entre lesquels le commerce aérien a été réservé; et les aéronefs se rendant ainsi d'un aérodrome à l'autre auront droit, bien que les deux aérodromes soient des points entre lesquels le commerce aérien a été réservé, au traitement défini dans le présent accord.

## ARTICLE X

(a) Tout aéronef de l'une ou l'autre partie pénétrant dans le territoire de l'autre partie ou survolant ce territoire, doit porter des marques de nationalité et d'immatriculation claires et visibles, permettant de la reconnaître pendant le vol.

(b) Un tel aéronef doit aussi être muni de certificats d'immatriculation et de navigabilité, et de tous les autres documents prescrits pour la navigation aérienne sur le territoire où il est immatriculé.

(c) Les personnes employées sur un tel aéronef, et y accomplissant des fonctions pour lesquelles un certificat de compétence ou brevet est exigé sur le territoire où l'aéronef est immatriculé, doivent porter tels documents que prescrivent les règlements en vigueur sur ce territoire.

(d) Les autres personnes employées à bord doivent porter des documents indiquant leurs fonctions sur l'aéronef, leur profession, leur identité et leur nationalité.

(e) Chacune des parties se réserve le droit d'exiger des listes des passagers et des personnes employées à bord, ainsi qu'un état des marchandises transportées par l'aéronef.

(f) Le certificat de navigabilité, les certificats de compétence ou brevets émis ou validés par les autorités compétentes de l'un des deux pays en faveur de l'aéronef ou de son équipage seront reconnus sur le territoire de l'autre pays, à l'égal des documents correspondants émis ou validés par les autorités compétentes de cet autre pays; cependant la reconnaissance des certificats de compétence ou brevets émis ou validés par l'un des deux pays en faveur des nationaux de l'autre pays peut être refusée par cet autre pays.

## ARTICLE XIV

(a) Les aéronefs de l'une ou l'autre partie entrant sur le territoire de l'autre partie ou le quittant ne pourront faire un premier atterrissage ou départ que sur un aéroport ouvert à la navigation aérienne publique et désigné comme un aéroport d'entrée, où existent des services pour l'application des règlements de douane, de passeport, de quarantaine et d'immigration, ainsi que pour l'enregistrement d'entrée et de sortie des aéronefs; et nul atterrissage intermédiaire autre qu'un atterrissage forcé ne peut être effectué avant d'arriver à un tel aéroport, à l'entrée sur le territoire en question, ou après avoir quitté un tel aéroport, au départ de ce territoire. Dans des cas spéciaux, et subordonnément aux mêmes dispositions relatives à l'atterrissage intermédiaire, les autorités compétentes peuvent autoriser un premier atterrissage ou un départ d'un autre aéroport où les services ci-dessus indiqués ont été organisés.

(b) Chacune des parties se réserve le droit d'exiger qu'un aéronef entrant sur son territoire effectue son premier atterrissage à l'aéroport d'entrée le plus rapproché du point où l'aéronef a traversé la frontière, avec cette entente, toutefois, que dans ce cas la permission peut être donnée à l'aéronef de faire son premier atterrissage à un aéroport d'entrée autre que le plus rapproché de la frontière.

(d) Chaque partie communiquera le plus tôt possible à l'autre partie les listes des aéroports de son territoire qui sont désignés comme aéroports d'entrée pour les fins du présent article. Toutes les modifications subséquentes à ces listes seront aussi communiquées à l'autre partie.

## ARTICLE XVII

(a) Le présent accord, ou une partie de cet accord, peut prendre fin par la volonté de l'un ou de l'autre gouvernement, à tout moment sur préavis de soixante jours donné par écrit à l'autre gouvernement.

(b) A la date où le présent accord entrera en vigueur, l'accord réciproque entre les Etats-Unis d'Amérique et le Canada pour l'admission des aéronefs civils, l'émission par chaque pays de brevets de pilote à des ressortissants de l'autre pays, et l'acceptation réciproque des certificats de navigabilité des aéronefs importés comme marchandises, convenu par un échange de notes datées du 29 août 1929 et du 22 octobre 1929, sera annulé à l'exception des dispositions du dernier accord qui définissent les conditions réglant l'émission des brevets de pilote et l'acceptation des certificats de navigabilité pour les aéronefs importés comme marchandises.

*Arrangement entre le Canada et les États-Unis d'Amérique relatif aux services de transport aérien*

(En vigueur le 18 août 1939)

## ARTICLE I

Ayant à l'esprit l'utilité de stimuler et de promouvoir, d'un commun accord, le solide développement économique du transport aérien entre les Etats-Unis et le Canada, les Parties au présent arrangement conviennent que l'établissement et le développement des services de transport aérien entre leurs territoires respectif par des entreprises de transport aérien détenant une autorisation appropriée de la part de leurs Gouvernements respectifs, seront régis par les dispositions suivantes:

## ARTICLE II

Le présent arrangement s'appliquera au territoire continental des Etats-Unis d'Amérique, y compris l'Alaska, et au Canada, y compris les eaux territoriales des deux pays.

Les privilèges accordés par le présent arrangement ne seront disponibles qu'aux entreprises de transport aérien qui sont reconnues la propriété et qui sont sous le contrôle des ressortissants des Parties respectives.

### ARTICLE III

Chaque Partie convient sous réserve de se conformer à ses lois et règlements, d'autoriser les entreprises de transport aérien de l'autre Partie à établir des services sans arrêt à travers l'étendue d'air au-dessus de son territoire entre deux points sur le territoire de l'autre Partie; à condition, toutefois, que les services intérieurs sans arrêt entre les Etats-Unis et l'Alaska fassent l'objet d'un arrangement distinct.

Chaque Partie convient, en outre, à titre réciproque et sous réserve de se conformer à ses lois et règlements, d'accorder des droits d'exploitation aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie en vue de l'exploitation de services internationaux entre un endroit sur le territoire d'une des Parties et un endroit sur le territoire de l'autre Partie.

Les détails relatifs à l'application du principe de réciprocité prévu à l'alinéa précédent feront l'objet d'un ajustement amicable entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties au présent arrangement.

### ARTICLE IV

Toute entreprise de transport aérien de l'une ou l'autre Partie qui demandera des droits d'exploitation sur le territoire de l'autre Partie devra présenter sa requête par la voie diplomatique conformément à l'article III (c) de l'arrangement relatif à la navigation aérienne effectué par un échange de notes entre les Parties, le 28 juillet 1938.

Les entreprises de transport aérien de chacune des Parties, avant d'être autorisées à entreprendre les exploitations envisagées par le présent arrangement, devront démontrer aux autorités aéronautiques compétentes de l'autre Partie, en conformité de ses lois et règlements en vigueur, qu'elles possèdent les qualités requises à cette fin, et le cas échéant, lesdites autorités pourront délivrer aux entreprises dont il s'agit les permis de licences indispensables.

### ARTICLE V

Les termes des permis visés à l'article IV, les aéroports qui devront servir aux services respectifs, les itinéraires à suivre dans la limite des territoires respectifs des Parties entre les aéroports désignés et autres détails appropriés touchant la direction des services de transport aérien dont il est question dans le présent arrangement, seront arrêtés par les autorités aéronautiques compétentes des Parties. Tout permis délivré par les autorités aéronautiques compétentes aux fins des services de transport aérien envisagés dans le présent arrangement, ne sera valable qu'aussi longtemps que le détenteur dudit permis sera autorisé par son propre Gouvernement à rester attaché au service défini dans ledit permis. Le détenteur pourra jouir de la possession dudit permis à condition de se conformer aux lois applicables du Gouvernement qui le délivre, ainsi qu'aux règles, règlements et ordonnances en vigueur édictés aux termes dudit permis. Celui-ci ne pourra être révoqué pour aucune cause autre que la non observance de ces lois, règles, règlements ou ordonnances, ou si l'intérêt public le demande.

### ARTICLE VI

Chacune des Parties au présent arrangement convient de n'imposer, et d'empêcher de tout façon qu'il soit imposé, aucune restriction ou limitation aux aéroports, lignes aériennes ou aux raccordements avec les autres services de transport et aux facilités en général destinées à être utilisées sur son territoire, de nature à nuire ou à porter atteinte aux entreprises de transport aériens de l'autre Partie.

## ARTICLE VII

Les aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien des Etats-Unis devront en tout temps se conformer aux règles de navigabilité prescrites par les autorités aéronautiques compétentes des Etats-Unis pour les aéronefs employés au transport aérien de la nature prévue dans le présent arrangement.

Les aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien du Canada devront en tout temps se conformer aux règles de navigabilité prescrites par les autorités aéronautiques compétentes du Canada pour les aéronefs employés au transport aérien de la nature prévue dans le présent arrangement.

Les autorités aéronautiques compétentes des Parties au présent arrangement pourront se consulter en vue d'assurer, en s'y conformant, l'uniformité des standards de sûreté pour les exploitations envisagées dans le présent arrangement, et lorsqu'on en éprouvera le besoin, les Parties pourront s'entendre pour prescrire une telle uniformité de standards de sûreté.

## ARTICLE VIII

La question du transport des dépêches fera l'objet d'un accord entre les autorités compétentes des deux Parties.

## ARTICLE IX

Les exploitations envisagées par le présent arrangement seront dirigées subordonnées aux dispositions applicables de l'arrangement relatif à la navigation aérienne effectué par un échange de notes entre les deux Parties, le 28 juillet 1938.

## ARTICLE X

Le présent arrangement restera en vigueur durant une période de deux ans et par la suite jusqu'à ce qu'il soit dénoncé moyennant un préavis de six mois donné par l'un ou l'autre des Gouvernements à l'autre Gouvernement.

*Accords pour mettre en vigueur l'article 111 de l'arrangement relatif au transport aérien conclu entre les deux gouvernements le 18 août 1939*

(en vigueur le 3 décembre 1940)

## SERVICES ACTUELS:

Seront approuvés les services internationaux de transport aérien qui fonctionnent présentement entre les deux pays et auxquels les gouvernements ont délivré des certificats et des autorisations. Les services au sujet desquels des demandes de certificats ou d'autorisations en règle sont actuellement en souffrance, autres que les services ci-après spécifiquement énumérés, seront disposés à la discrétion seule de l'agence compétente du gouvernement auprès de laquelle lesdites demandes sont en instance.

## EN CE QUI CONCERNE LES NOUVEAUX SERVICES:

Chaque gouvernement prendra les dispositions nécessaires pour assurer le fonctionnement des entreprises de transport aérien de l'autre, qui détiennent une autorisation en bonne forme de leurs propres gouvernements, respectivement, au cours de la période finissant le 31 décembre 1942, conformément à la spécification ci-après des itinéraires et de la nationalité des transporteurs aériens par lesquels le service de chaque itinéraire sera effectué entre:

Bangor, Maine et Moncton, Nouveau-Brunswick	Etats-Unis
New-York, New-York et Toronto, Ontario	Canada
Buffalo, New-York et Toronto, Ontario	Etats-Unis
Windsor, Ontario et tout endroit aux Etats-Unis	Etats-Unis
Détroit, Michigan et tout endroit au Canada	Canada
Great Falls, Montana et Lethbridge, Alberta	Etats-Unis

Subordonnément à la législation canadienne, le Gouvernement du Canada devra collaborer à l'établissement ou autoriser ou entreprendre au nom d'une entreprise de transport aérien des Etats-Unis, l'établissement des installations indispensables à la navigation aérienne le long des côtes de la Colombie-Britannique.

En ce qui concerne l'Alaska, toutes décisions relatives aux itinéraires et services feront l'objet d'une étude ultérieure.

## TERRE-NEUVE

*Extraits d'un échange de notes entre le Canada et la Commission des Utilités publiques de Terre-Neuve autorisant les Lignes aériennes Trans-Canada à établir un service aérien à Terre-Neuve à partir du 1er avril 1942*

Paragraphe 1. Le permis sera valable à compter du 1er avril 1942 et il sera renouvelable, par la suite, d'année en année;

Paragraphe 2. Le Gouvernement de Terre-Neuve et les Lignes aériennes Trans-Canada pourront chacun donner un préavis d'annulation de six mois;

Paragraphe 3. L'octroi dudit permis ne portera pas atteinte à l'accord entre Gouvernements relatifs à l'exploitation du Service Transatlantique aérien;

Paragraphe 4. Le Gouvernement de Terre-Neuve prend l'engagement de ne pas concéder de permis de navigation aérienne entre Terre-Neuve et le continent de l'Amérique du Nord qui puisse faire concurrence à l'exploitation commerciale des Lignes aériennes Trans-Canada en vertu de ce permis, sans consultation préalable avec le Gouvernement du Canada;

Paragraphe 5. Les Lignes aériennes Trans-Canada assureront un service comparable à celui que donnent les services de ces Lignes au Canada;

Paragraphe 6. Le nombre des voyages se limitera au début à une envolée d'aller et retour par jour six jours par semaine, si le temps le permet, mais on pourra en augmenter le nombre sans autre permis;

Paragraphe 7. Les tarifs et règlements applicables au transport des passagers et des marchandises seront comparables à ceux que les Lignes aériennes Trans-Canada appliquent de temps à autre au Canada;

Paragraphe 8. Les conditions régissant le transport aérien du courrier feront l'objet de temps à autre d'accords entre les autorités postales du Canada et de Terre-Neuve.

Paragraphe 9. L'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada se fera en conformité avec les Règlements de l'Air du Canada ainsi qu'avec les Règlements de la Défense aérienne et les Règlements des Douanes et de l'Immigration applicables de temps à autre à Terre-Neuve;

Paragraphe 10. Le Gouvernement de Terre-Neuve exemptera des droits de douane et des impôts tous aéronefs, moteurs, pièces détachées et accessoires, radios, camions citernes à moteur, matériaux pour la première construction et l'aménagement de hangars et bâtiments aux aérodromes et tout autre équipement nécessaire pour l'établissement et pour l'exploitation du service que les Lignes aériennes Trans-Canada ou le Gouvernement du Canada pourront importer. Toutefois cette exemption des droits ne s'appliquera pas aux véhicules ni à l'équipement de quelque genre que ce soit en usage sur les grandes routes publiques, autres que les camions citernes à moteur, ni à d'autre d'articles ou matériaux que ceux spécifiés plus haut, tels que, par exemple, le mobilier et les fournitures de bureau, les denrées, les vêtements de toutes sortes et les vivres importés par la compagnie ou pour elle ou bien destinés à l'usage d'une hôtellerie quelconque ou à celui de ses employés ou de ses passagers;

Paragraphe 11. Le Gouvernement de Terre-Neuve autorisera l'entrée en franchise de droits et d'impôts, du carburant spécial à l'aviation ainsi que des produits de pétrole nécessaires à la marche des aéronefs en service.

### Extraits de l'accord transatlantique de 1935

"A la suite d'une assemblée à Ottawa pour étudier les questions relatives à l'établissement de services transatlantiques aériens pour le transport du courrier et plus tard de passagers et de marchandises, nous, les représentants du Royaume-Uni, du Canada et de Terre-Neuve, consignons ci-dessous les décisions auxquelles l'assemblée est arrivée à l'unanimité et que, sous réserve de l'approbation finale de nos gouvernements respectifs, nous avons convenu de prendre pour base de nos arrangements futurs.

#### PARTIE I

##### *Programme de développement*

1. Le gouvernement collaborera à un programme de développement d'un service transatlantique aérien. Autant que possible, la préférence sera accordée à la route directe, y compris l'Etat libre d'Irlande et Montréal, mais cela n'empêchera pas l'emploi d'autres routes pour fins de développement.

Le programme envisage deux stades de développement:

(a) Un stade initial, durant lequel auront lieu des envolées d'inspection et d'essai ainsi que d'autres investigations, suivies de services probablement saisonniers et sans régularité; ce stade est appelé ci-après "stade expérimental"; et

(b) l'établissement d'un service régulier; ce stade est appelé ci-après "stade de vols réguliers". Ce stade commencera aussitôt qu'il sera possible d'assurer un service minimum et continu de trois mois à raison de deux fois par semaine.

18. Chaque gouvernement prendra les mesures pour fournir, sur son propre territoire, les aéroports et les services radiophoniques et météorologiques et autres aides à la navigation qui pourront être nécessaires au service transatlantique aérien pendant le stade expérimental et par la suite. Il est entendu, toutefois, que le gouvernement du Canada fournira les services radiophoniques et météorologiques en Terre-Neuve, sur une base à convenir entre les gouvernements du Canada et de Terre-Neuve.

NOTE: Par suite de la guerre, le stade expérimental, mentionné au paragraphe 1 n'a pas été complété. Le Canada a rempli les engagements énoncés au paragraphe 18 relativement aux installations radiophoniques et météorologiques en Terre-Neuve.

### Extraits d'un échange de notes déposées à la Chambre par le premier ministre le 22 février 1943, renouvelant l'accord supplémentaire de transport aérien de 1940

"L'accord de 1940 . . . . supplémente l'accord de 1939. L'accord de 1939 peut maintenant être terminé moyennant six mois d'avis. L'accord de 1940, dont les termes font l'objet du nouvel échange de notes, peut également être terminé à six mois d'avis et expire sans avis à la fin de la guerre.

## APPENDICE "B"

## RÈGLEMENTS CONCERNANT LES LIGNES AÉRIENNES

## TRANS-CANADA

## RÈGLEMENT N° 1

Règlement concernant d'une manière générale les affaires et les opérations des Lignes aériennes Trans-Canada (ci-après dénommées "la Corporation").

Il est ordonné par les administrateurs de la Corporation, à titre de règlement, ce qui suit:

## CHARTRE

1. Les pouvoirs et autorités de la Corporation sont ceux énoncés au chapitre 43 des Statuts du Canada, 1937, modifié au besoin, ainsi que ceux énoncés dans d'autres lois ou autorités en vigueur à l'occasion et applicables à la Corporation.

## SIÈGE SOCIAL

2. Le siège social de la Corporation est en la cité de Montréal.

## SCEAU

3. Le sceau, dont une empreinte apparaît dans la marge des présentes, consistant en deux cercles concentriques entre lesquels figure le nom de la Corporation et au centre desquels se lisent le mot et les chiffres "Incorporated 1937", constitue, à moins d'un ordre contraire des administrateurs, le sceau de la Corporation.

## ASSEMBLÉES DES ACTIONNAIRES

4. L'assemblée annuelle des actionnaires est tenue au siège social de la Corporation le troisième mardi du mois de mars de chaque année, aux fins d'étudier le rapport des administrateurs et les états de compte de l'exercice financier précédent, d'élire les administrateurs et de régler toute autre question dont ils peuvent être régulièrement saisis.

5. Les administrateurs peuvent de leur propre gré convoquer en tout temps des assemblées extraordinaires des actionnaires, sur réquisition signée d'actionnaires détenant au moins un dixième des actions émises de la Corporation, laquelle réquisition doit indiquer la nature générale des affaires à régler au cours de l'assemblée. Les assemblées extraordinaires sont tenues aux temps et lieux que peuvent déterminer les administrateurs.

6. Qu'il s'agisse d'une assemblée annuelle ou extraordinaire, il doit être fourni, dans le cas de toute assemblée des actionnaires, un avis d'au moins sept jours à chaque actionnaire enregistré, soit en lui transmettant personnellement un avis écrit ou imprimé, soit en lui expédiant cet avis dans une enveloppe affranchie à son adresse qui apparaît au registre des actionnaires de la Corporation. Il n'est requis aucune publication d'avis en ce qui concerne une assemblée des actionnaires. En sus d'indiquer les temps et lieu de l'assemblée, tout avis d'une assemblée spéciale doit en énoncer brièvement l'objet.

7. Avec le consentement par écrit de tous les actionnaires, une assemblée peut être convoquée à plus bref délai, ou sans aucun avis, et de la manière qu'ils jugent opportune; et une assemblée peut être tenue en tout temps, sans avis, si tous les actionnaires y sont représentés personnellement ou par procuration et ne s'opposent pas alors à la tenue de ladite assemblée.

8. A toutes les assemblées des actionnaires, la présence, en personne ou par procuration dûment autorisée, des détenteurs d'une majorité des actions émises constitue quorum pour la conduite des délibérations. En l'absence d'un quorum, les détenteurs d'une majorité des actions, représentés en personne ou par procuration, peuvent au besoin ajourner une assemblée.

#### CONSEIL D'ADMINISTRATION

9. Les quatre administrateurs que les actionnaires doivent élire (lesquels constituent, avec les trois administrateurs nommés par le gouverneur en conseil, le conseil d'administration de la Corporation), sont élus à l'assemblée annuelle des actionnaires, ou à une assemblée spéciale tenue à cette fin.

10. Les administrateurs restant en fonctions peuvent agir nonobstant toute vacance fortuite dans le conseil d'administration.

11. Les administrateurs peuvent se réjouir en tout temps ou en tout lieu pour l'expédition des affaires, ajourner et autrement régler la conduite de leurs assemblées, selon qu'ils le jugent à propos. Une majorité du conseil constitue le quorum nécessaire pour la poursuite des délibérations. Les questions soulevées à une assemblée sont décidées à la majorité des voix des administrateurs présents, y compris le président, et, en cas d'égalité, le président, en plus de son vote régulier, a voix prépondérante.

12. Le président préside toutes les assemblées des administrateurs auxquelles il assiste. En son absence, les administrateurs présents choisissent l'un d'entre eux pour agir comme président d'assemblée.

13. La totalité ou une majorité du conseil d'administration peut, sans se réunir, prendre toute décision ou mesure sous forme d'une délibération ou approbation écrite et signée par la totalité ou une majorité des administrateurs. Une mention de cette délibération ou approbation écrite doit, à la première assemblée du conseil d'administration tenue par la suite, être consignée dans le registre des procès-verbaux du conseil. Toutefois, une décision ou mesure majoritaire sous forme d'une délibération ou approbation écrite n'est valable que si l'objet en a été communiqué à tous les administrateurs.

#### COMITÉ EXÉCUTIF

14. Les administrateurs peuvent nommer un comité exécutif composé de trois d'entre eux. Ce comité peut exercer tous les pouvoirs des administrateurs, mais chaque mesure ou décision du comité doit être rapportée par ce dernier à la séance suivante du conseil.

#### PROCÈS-VERBAL ET RÈGLEMENTS

15. Il doit être dûment consigné dans un ou plusieurs registres fournis à cette fin un procès-verbal de toutes les assemblées des actionnaires, des administrateurs et du comité exécutif (le cas échéant); et ce procès-verbal, ou toute copie ou tout extrait de ce dernier, et chacun des règlements de la Corporation, ou toute copie ou tout extrait desdits règlements, sont, une fois certifiés comme tels par le secrétaire ou un secrétaire adjoint sous le sceau de la Corporation, admis comme preuve sans autre constatation.

## FONCTIONNAIRES

16. Les fonctionnaires de la Corporation se composent d'un président, que les administrateurs élisent parmi eux, et d'un vice-président chargé de l'exploitation, d'un secrétaire, d'un trésorier, d'un contrôleur, d'un avocat en chef, et des autres fonctionnaires que les administrateurs ou le président peuvent nommer à l'occasion.

## PRÉSIDENT

17. Le président est le fonctionnaire exécutif en chef de la Corporation et, sous réserve de l'approbation des administrateurs, il a la surveillance générale des affaires et des employés de ladite Corporation, et doit faire en sorte que les affaires de la Corporation soient dûment et efficacement administrées, en conformité des lois et règlements pertinents.

## VICE-PRÉSIDENT CHARGÉ DE L'EXPLOITATION

18. Sous réserve des règlements et de l'approbation du président, le vice-président chargé de l'exploitation a charge de toutes les opérations de la Corporation. Il doit faire rapport au président.

## SECRÉTAIRE

19. Le secrétaire doit assister à toutes les assemblées des actionnaires et des administrateurs, tenir un registre complet de leurs délibérations et notifier aux actionnaires et administrateurs les temps et lieu de toutes les assemblées. Il a la garde du livre des certificats d'actions, du registre des actionnaires, du sceau de la Corporation et de tous les actes, contrats, baux et autres documents de cette dernière. En l'absence du secrétaire, un secrétaire adjoint remplit ses fonctions.

## TRÉSORIER

20. Le trésorier a la garde et le soin de tous les deniers, fonds et titres de la Corporation, et doit confier ou faire confier tous les fonds de cette dernière aux dépositaires que les administrateurs peuvent à l'occasion désigner. Il remplit les autres fonctions connexes à sa charge ou que les administrateurs peuvent au besoin exiger de lui. S'il en est tenu, il fournit un cautionnement et des garants qui doivent être à la satisfaction des administrateurs. En l'absence du trésorier, un trésorier adjoint remplit ses fonctions.

## CONTRÔLEUR

21. Le contrôleur tient les comptes de la Corporation et doit en rendre des rapports détaillés, selon que le requièrent au besoin les administrateurs ou le président, et remplir toutes autres fonctions connexes à sa charge.

## AVOCAT EN CHEF

22. L'avocat en chef est le fonctionnaire consultant en chef de la Corporation en ce qui concerne toutes les questions juridiques, et, sous réserve de l'approbation des administrateurs et du président, il exerce le contrôle sur toutes les questions de nature juridique qui peuvent intéresser la Corporation.

23. Les autres fonctionnaires de la Corporation remplissent les fonctions ordinairement inhérentes à leurs charges respectives, à moins que leurs fonctions n'aient été spécifiquement définies à l'époque de leur nomination.

## PERSONNEL ET RÉMUNÉRATION

24. Les fonctionnaires, employés et agents de la Corporation, sauf ceux qui sont élus ou nommés par les administrateurs, sont nommés par le président. Celui-ci peut déléguer son autorité, en totalité ou en partie, à un ou plusieurs autres fonctionnaires de la Corporation.

25. Le président doit soumettre à l'approbation des administrateurs à leur première assemblée de chaque année, une liste des salaires, et fixer la rémunération des fonctionnaires, employés et agents de la Corporation durant l'année suivante, conforme aux taux approuvés. Le président peut déléguer son autorité, en totalité ou en partie, à un ou plusieurs autres fonctionnaires de la Corporation.

26. Sauf autorisation expresse des administrateurs, nul fonctionnaire, employé ou agent ne doit être engagé à des conditions exigeant un avis de plus d'un mois civil lorsqu'il s'agit de mettre fin à son emploi.

27. Le président peut suspendre ou renvoyer tout fonctionnaire, employé ou agent de la Corporation, sauf ceux nommés par les administrateurs. Il peut déléguer cette autorité, en totalité ou en partie, à un ou plusieurs autres fonctionnaires de la Corporation.

## BANQUE

28. Il faut être ouvert et maintenant des comptes au nom de la Corporation et des comptes de fiduciaire qui ne sont pas au nom de la Corporation dans la banque ou les banques et de la manière que les administrateurs peuvent à l'occasion approuver par résolution.

## EXÉCUTION DE DOCUMENTS

29. Les marchés concernant des dépenses, nantissements, obligations-directes ou éventuelles, baux ou ventes, lorsque le montant en jeu dans un cas particulier excède \$25,000 ou lorsque la durée excède cinq années sont assujettis à l'approbation des administrateurs. Lorsque cette approbation a été donnée les documents pertinents peuvent être exécutés sous le sceau de la Corporation et avec la signature du président ou du vice-président chargé de l'exploitation, et celle du secrétaire ou d'un secrétaire adjoint.

30. Les documents relatifs à des marchés et requis dans le cours ordinaire des affaires de la compagnie, lorsque ces marchés ne sont pas de ceux mentionnés à l'article 29, peuvent être exécutés avec ou sans le sceau de la Corporation et avec la signature du président, du vice-président chargé de l'exploitation ou du fonctionnaire ou des fonctionnaires que les administrateurs peuvent au besoin nommer à cette fin, et avec ou sans la signature du secrétaire ou d'un secrétaire adjoint. Toutefois, une copie originale de tout document ainsi exécuté doit être immédiatement déposée au bureau du secrétaire.

31. Il peut être accordé au besoin sous le sceau de la Corporation et avec la signature du président ou du vice-président chargé de l'exploitation, et du secrétaire ou d'un secrétaire adjoint, des procurations aux fins de permettre d'effectuer les affaires ordinaires de la Corporation.

32. Le président ou le vice-président chargé de l'exploitation et le secrétaire ou un secrétaire adjoint, sont autorisés à comparaître devant un notaire, dans la province de Québec, et à signer, passer et délivrer, au nom et pour le compte de la Corporation, avec ou sans le sceau de la Corporation, les documents de toute nature que cette dernière est tenue de passer. Ils peuvent aussi au besoin nommer sous le sceau de la Corporation des fonctionnaires de cette dernière ou d'autres personnes à titre de procureurs de la Corporation possédant l'autorisation de signer, de passer et de délivrer ou d'accepter au nom et pour le compte

de la Corporation tout document pour une fin énoncée ou mentionnée dans la procuration qui nomme ce procureur. Ladite procuration peut contenir les restrictions que les fonctionnaires peuvent au besoin juger opportunes.

33. Tous les documents mentionnés aux articles 29 à 32 inclusivement doivent, avant qu'ils soient signés, être approuvés par l'avocat en chef ou par un avocat qu'il désigne.

34. Les rapports, états ou autres documents officiels se rattachant aux affaires de la Corporation et requis par des organismes gouvernementaux ou par d'autres agences autorisées peuvent être préparés par le bureau ou les fonctionnaires que les diverses formules respectives indiquant comme devant les souscrire; et il n'est pas nécessaire de déposer les copies de ces documents au bureau du secrétaire.

35. Les certificats d'actions doivent être émis sous le sceau de la Corporation, signés par le président et contresignés par le secrétaire ou un secrétaire adjoint.

#### DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT

36. Le président doit chaque année soumettre aux administrateurs un budget des dépenses estimatives d'établissement pour l'année suivante et cet état peut pourvoir aux dépenses imprévues ou éventuelles.

37. Sauf autorisation des administrateurs, il ne doit être commencé aucun projet entraînant des dépenses d'établissement et il ne doit être pris aucun engagement avant l'approbation dudit budget.

38. Sans l'approbation préalable du président, il ne doit être commencé aucun projet entraînant une modification nette de \$5,000 ou plus dans l'emploi estimatif des dépenses éventuelles.

39. Le président doit soumettre périodiquement aux administrateurs un état des engagements pris et des dépenses subies au compte du capital.

40. L'achat d'outillage, de matériaux et de fournitures pour une somme supérieure à \$10,000 doit se faire par voie de soumissions, à moins que, de l'avis des administrateurs, les intérêts de la Corporation ne soient mieux servis en se passant de soumissions.

41. Les soumissions pour des achats évalués à moins de \$2,000 doivent être ouvertes et les adjudications faites par un fonctionnaire ou un employé que le président désigne au besoin.

42. Les soumissions pour des achats évalués à \$2,000 ou plus doivent être ouvertes en la présence de deux fonctionnaires ou d'un fonctionnaire et d'un employé que le président désigne au besoin. Les adjudications pour achats s'élevant à moins de \$25,000 peuvent être accordées par un fonctionnaire que le président désigne au besoin; toutefois si la plus basse soumission n'est pas acceptée, le président doit accorder son approbation avant l'adjudication.

43. Les soumissions ou les offres pour des achats de \$25,000 ou plus dans un seul achat, une seule commande de stock, ou groupe d'achats, pour la même chose et au même moment doivent être soumises au président pour approbation par les administrateurs avant l'adjudication.

44. Les enveloppes contenant les soumissions doivent indiquer clairement la date et le moment exact de leur réception, et lorsqu'elles sont ouvertes on doit y inscrire la date et le moment de cette ouverture, et chaque page de la soumission doit porter les initiatives des fonctionnaires et ou de l'employé qui les ont ouvertes.

#### CONTRATS DE CONSTRUCTION

45. Pour des travaux dont le coût estimatif ne dépasse pas \$5,000, il peut être accordé des adjudications, sans soumissions, par un fonctionnaire ou des fonctionnaires que le président désigne au besoin, sur la formule ordinaire ou la formule abrégée de contrat approuvée par l'avocat de la Corporation.

46. Pour des travaux à exécuter par un personnel autre que celui de la Corporation et dont le coût estimatif excède \$5,000, il doit être demandé des soumissions scellées concurrentes. Si le coût estimatif est moindre que \$25,000, l'adjudication doit se faire sur l'approbation du président. Lorsque le coût estimatif des travaux est de \$25,000 ou plus, les soumissions doivent être disposées en tableau et déferées au président qui les soumet aux administrateurs. Lorsque l'adjudication est faite sous l'autorité du présent article, elle doit être selon la formule générale de contrat approuvée par l'avocat de la Corporation.

47. Les soumissions pour les travaux mentionnés à l'article 46 doivent être ouvertes par des fonctionnaires que désigne au besoin le président. Les enveloppes de ces soumissions doivent porter clairement la date et le moment exact de leur réception, et lorsqu'elles sont ouvertes, on doit y inscrire la date et le moment de cette ouverture, et chaque page des soumissions doit porter les initiales des fonctionnaires qui les ont ouvertes.

48. Chaque soumission doit être accompagnée du dépôt d'un chèque visé sur une banque à charte du Canada, payable à la Corporation, et représentant cinq pour cent du montant total de la soumission. Dès après la décision sur l'adjudication du contrat, les chèques doivent être remis aux soumissionnaires rejetés.

49. A titre de condition absolue de l'acceptation d'une soumission, le soumissionnaire doit, que cette condition soit exprimée dans l'acceptation ou non, fournir à la Corporation, au plus tard dans les deux semaines qui suivent l'avis de l'acceptation de la soumission, un cautionnement d'une compagnie de garantie approuvée par la Corporation et possédant un bureau d'affaires au Canada (de préférence dans la province où s'exécutera le contrat) pour le plein montant du prix forfaitaire spécifié et selon les termes qu'approuve la Corporation, à titre de garantie pour l'exécution régulière de toutes les conditions du contrat. La Corporation doit garder ce cautionnement jusqu'à l'adoption de l'évaluation finale. Si ledit cautionnement n'est pas en possession de la Corporation dans les deux semaines, comme susdit, cette dernière a le droit de garder le montant du dépôt à titre de dommages-intérêts liquidés, de rejeter la soumission et d'adjuger le marché à un autre soumissionnaire.

50. Dès l'ouverture des soumissions, tous les chèques de dépôt doivent être immédiatement remis à la charge du trésorier, qui les garde en lieu sûr jusqu'à ce qu'il soit averti de les remettre ou de les retenir.

51. Sauf pour des raisons particulières, les soumissions doivent être sollicitées au moyen d'annonces publiques; mais si, de l'avis du président, il est jugé opportun de les demander par lettre à des entrepreneurs choisis, les annonces publiques ne sont plus obligatoires.

52. Lorsque l'entreprise en question est telle qu'elle peut être exécutée de manière satisfaisante par des entrepreneurs locaux, la publicité peut être faite dans les journaux locaux seulement; mais si l'entreprise est d'une importance considérable et exige un genre spécial de travaux, les annonces publiques pour soumissions doivent aussi être faites par les journaux publiés dans les villes avoisinantes où sont situés les principaux bureaux d'affaires des grands entrepreneurs ou des fabriques.

Adopté par les administrateurs, à titre de règlement des Lignes aériennes Trans-Canada, le 6 janvier 1939.

Ratifié et confirmé par les actionnaires, le 6 janvier 1939.

S. J. HUNGERFORD,  
*Président,*

W. H. HOBBS,  
*Secrétaire.*

## LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

## RÈGLEMENT N° 2

Intitulé: "Règlement relatif à la préparation et publication de tarifs de taxes".

Il est ordonné par les administrateurs des Lignes aériennes Trans-Canada (ci-après appelées la Corporation), à titre de règlement de la Corporation, ce qui suit:

En conformité de l'article 18 de la Loi des transports, 1938, les fonctionnaires ci-dessous mentionnés sont respectivement autorisés à préparer et publier, au besoin, des tarifs de taxes exigibles à l'égard de l'exploitation des aéronefs de la Corporation:

Le vice-président chargé de l'exploitation.

L'adjoint du vice-président chargé de l'exploitation.

Le directeur général de la circulation.

Le présent règlement restera en vigueur jusqu'à son abrogation ou modification par les administrateurs.

Adopté par les administrateurs, ce 6 janvier 1939.

Témoin le sceau de la Corporation.

S. J. HUNGERFORD,  
*Président,*

W. H. HOBBS,  
*Secrétaire.*

(Sceau)

Approuvé par la Commission des transports du Canada, ordonnance n° 57006, 26 janvier 1939.

## LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

## RÈGLEMENT N° 3

Intitulé: "Règlement relatif à la préparation et publication de tarifs de taxes pour messageries".

Il est ordonné par les administrateurs des Lignes aériennes Trans-Canada (ci-après appelées la Corporation), à titre de règlement de la Corporation, ce qui suit:

En conformité de l'article 18 de la Loi des transports, 1938, que le directeur général des services de messageries soit, et il est par les présentes, autorisé à préparer et publier, au besoin, des tarifs de taxes exigibles à l'égard des services de messageries des aéronefs de la Corporation.

Le présent règlement restera en vigueur jusqu'à son abrogation ou modification par les administrateurs.

Adopté par les administrateurs, ce 8 mars 1939.

Témoin le sceau de la Corporation.

S. J. HUNGERFORD,  
*Président,*

W. H. HOBBS,  
*Secrétaire.*

(Sceau)

## LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

## RÈGLEMENT N° 4

Le vice-président chargé de l'exploitation, ou l'adjoint du vice-président chargé de l'exploitation, ou le directeur général de la circulation, de la Corporation, sont respectivement autorisés par le présent règlement à préparer et publier des tarifs de taxes pour voyageurs, exigibles à l'égard des aéronefs possédés ou exploités par la Corporation.

Le directeur général des services de messageries est autorisé par le présent règlement à préparer et publier les tarifs de taxes exigibles pour le transport de marchandises à l'égard des aéronefs possédés et exploités par la Corporation.

Lesdits fonctionnaires sont autorisés à les soumettre et à les déposer à la Commission des transports du Canada, ainsi que l'exige la Loi des transports, 1938.

Le règlement n° 2, en date du 6 janvier 1939, et le règlement n° 3, en date du 8 mars 1939 sont par les présentes abrogés.

Le règlement ci-dessus a été adopté par les administrateurs, ce treizième jour d'avril 1939.

Témoin le sceau de la Corporation.

S. J. HUNGERFORD,  
*Président,*

W. H. HOBBS,  
*Secrétaire.*

(Sceau)

Approuvé par la Commission des transports du Canada, ordonnance n° 57359, du 28 avril 1939.

## LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

## RÈGLEMENT N° 5

Il est ordonné par les administrateurs des Lignes aériennes Trans-Canada, ce qui suit:

Est par les présentes modifié le règlement n° 4 (relatif à la préparation et publication des tarifs pour voyageurs) adopté par les administrateurs le treizième jour d'avril 1939, par le retranchement des mots "adjoint du vice-président chargé de l'exploitation" et leur remplacement par les mots "vice-président adjoint chargé de l'exploitation".

Adopté par les administrateurs, ce seizième jour de janvier 1942.

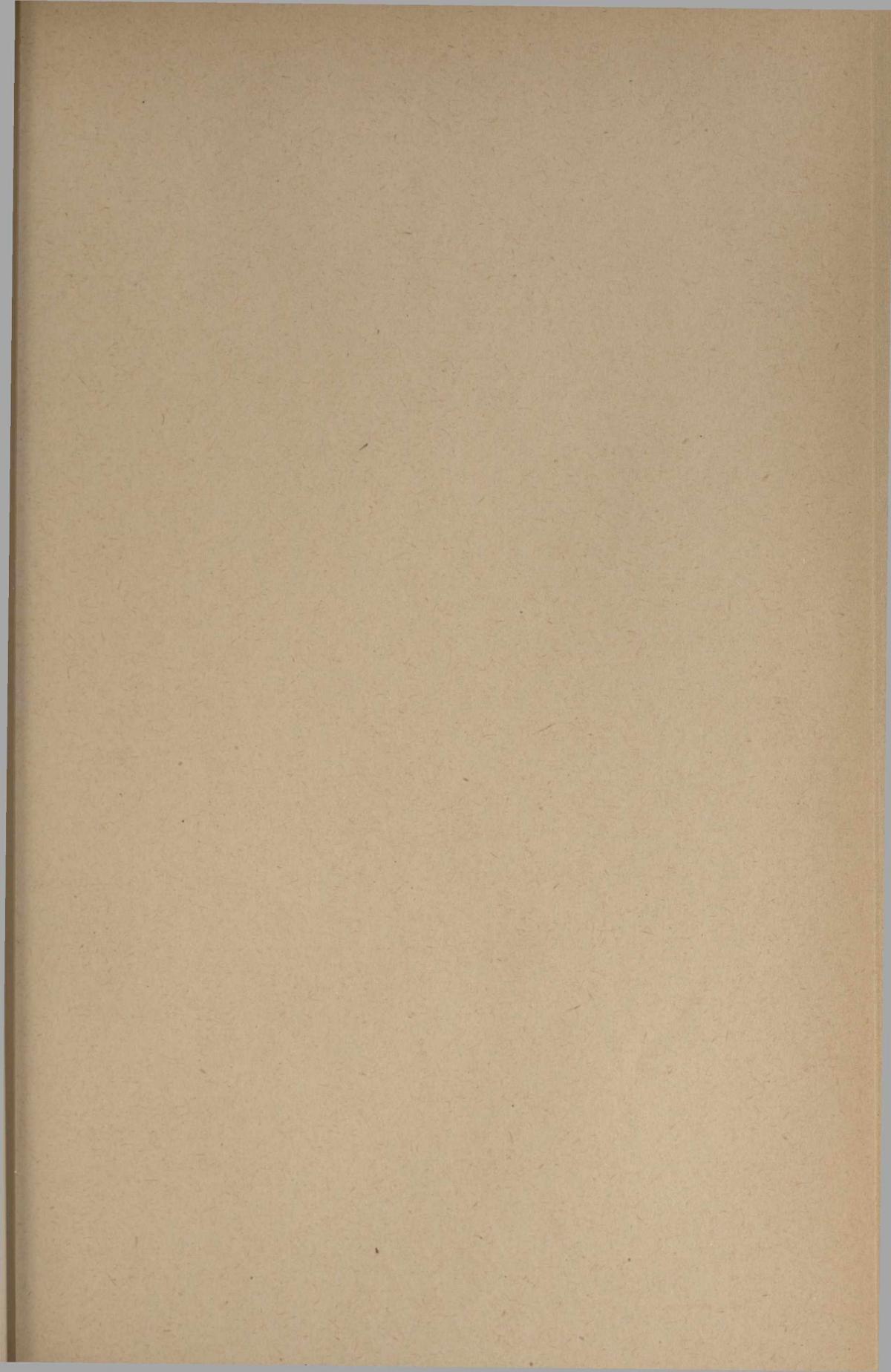
Témoin le sceau de la Corporation.

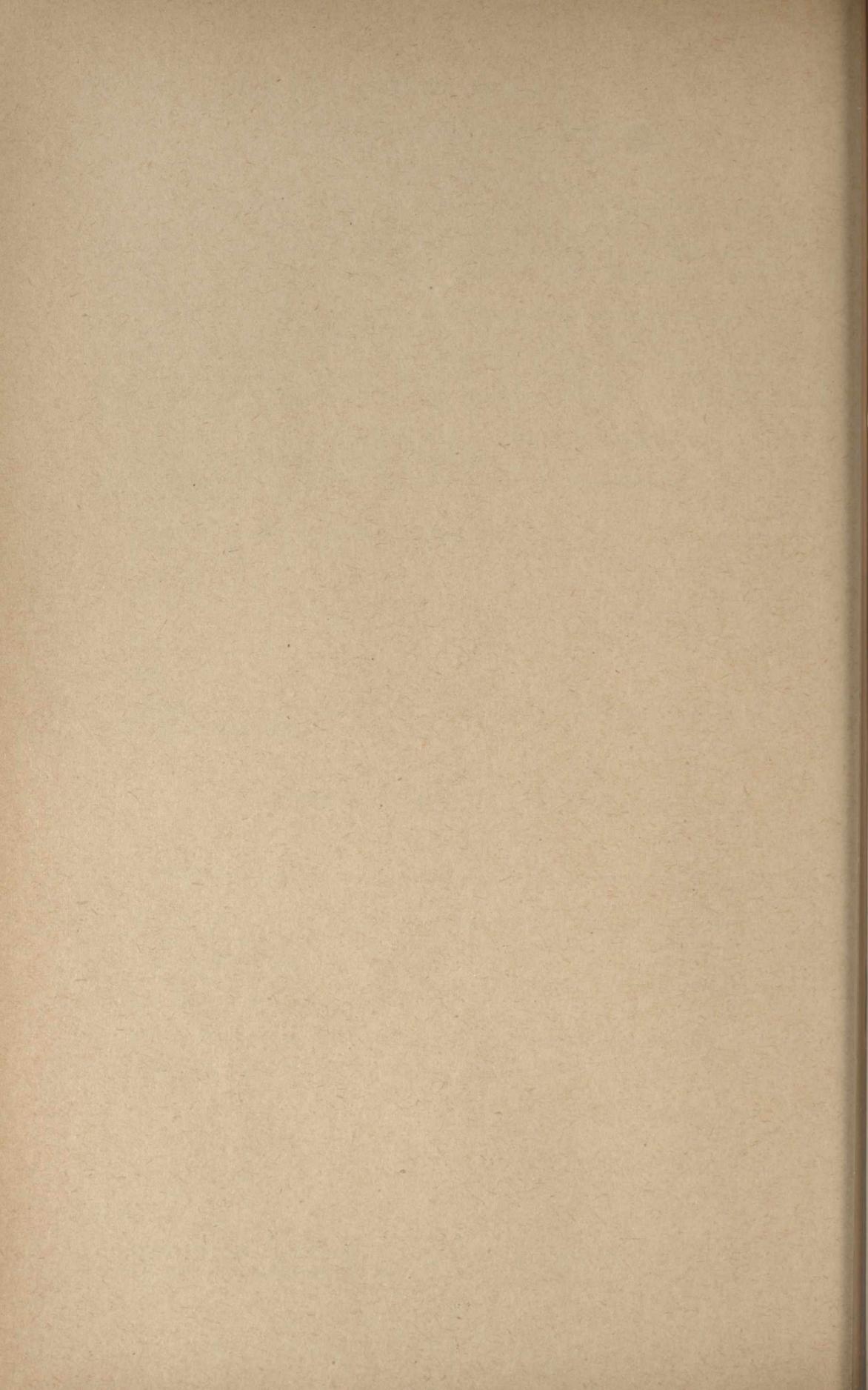
S. J. HUNGERFORD,  
*Président,*

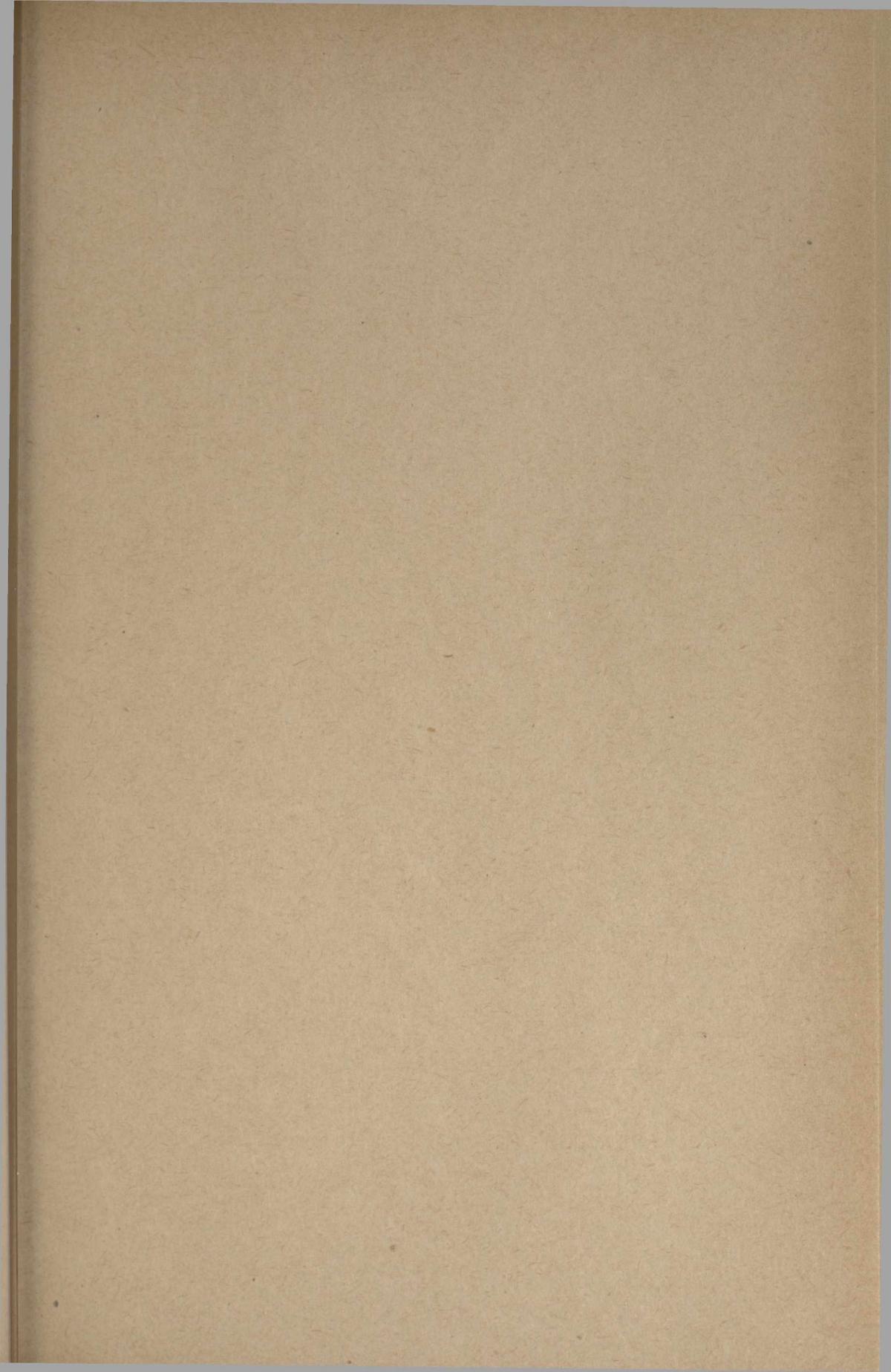
W. H. HOBBS,  
*Secrétaire.*

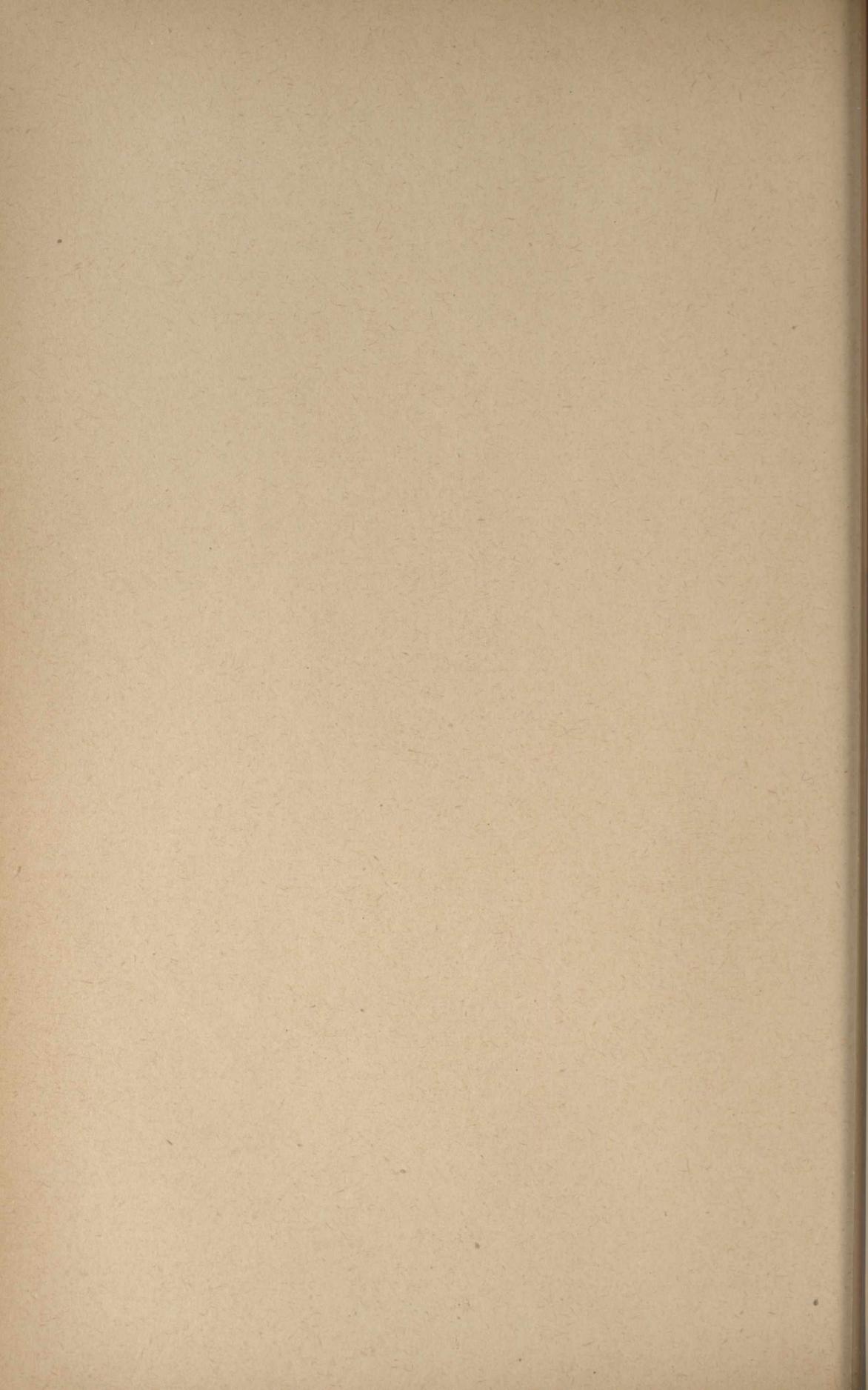
(Sceau)

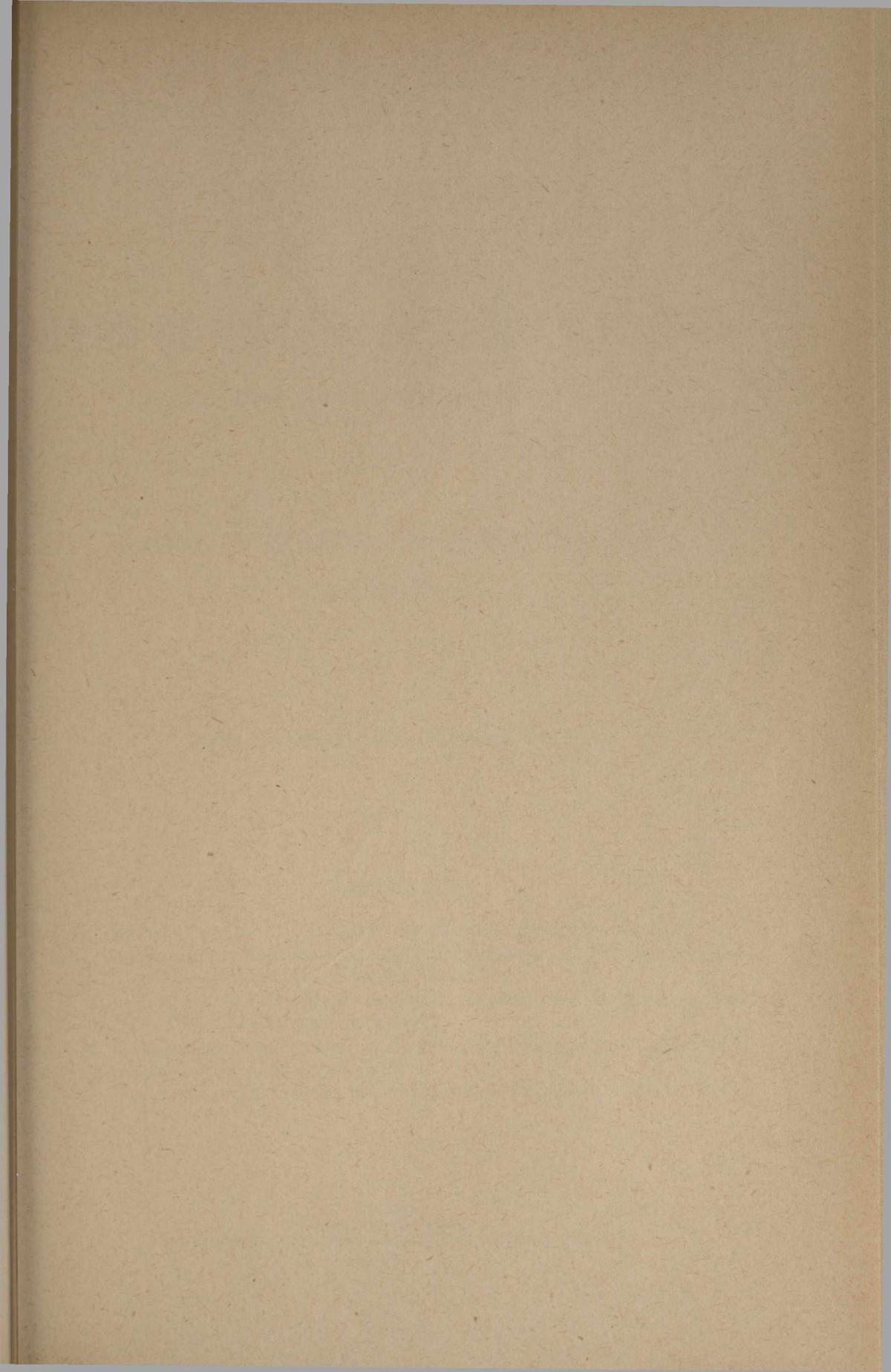
Approuvé par l'ordonnance n° 61929 de la Commission des transports du Canada, en date du 25 février 1942.

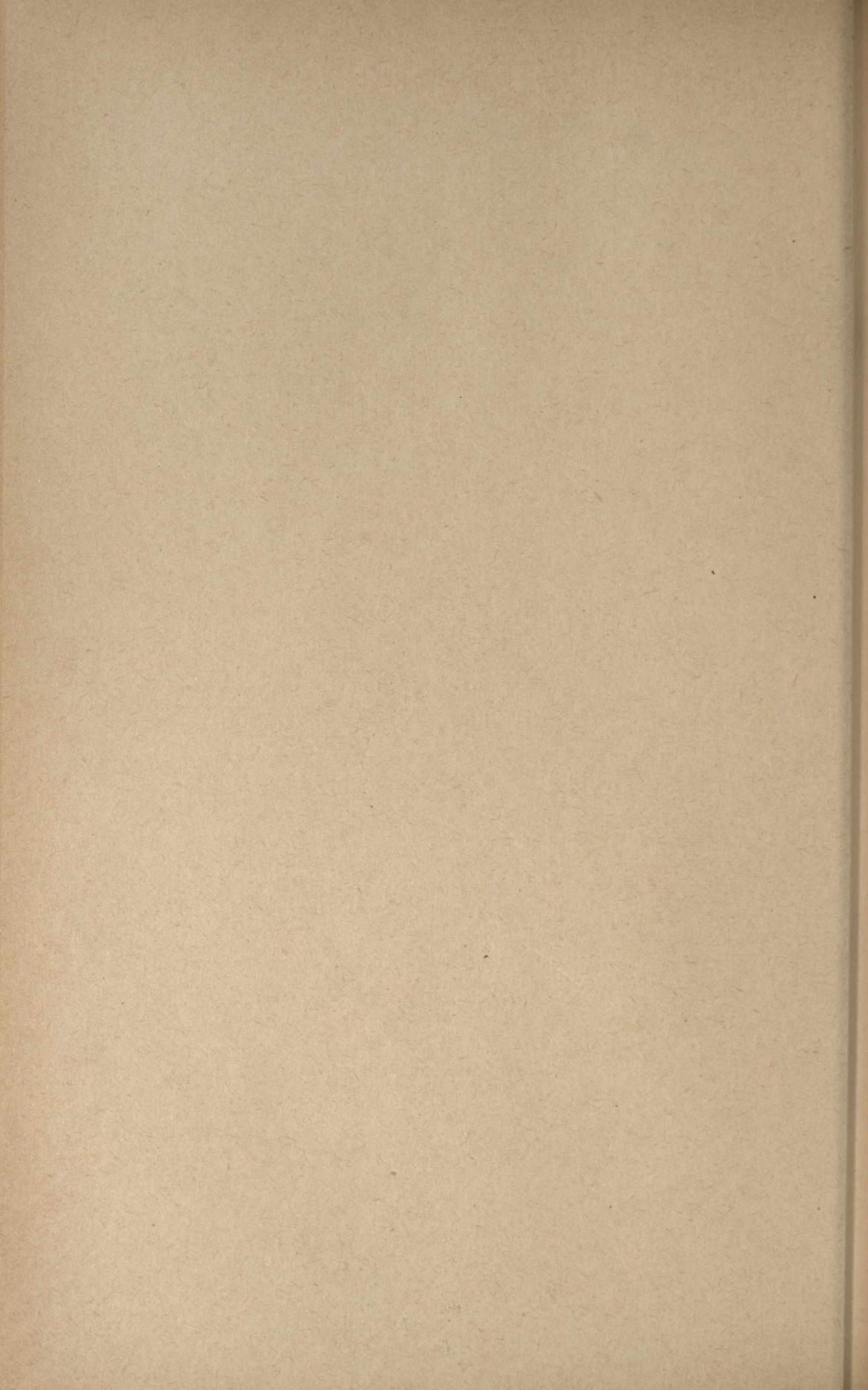












SESSION DE 1943

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

# CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule N° 2

---

MERCREDI LE 31 MARS 1943

---

## TÉMOINS:

- M. H. J. Symington, K.C., président des Lignes aériennes Trans-Canada.
- M. R. C. Vaughan, président du conseil d'administration et directeur général des chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. N. B. Walton, vice-président exécutif, exploitation et construction, chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. T. H. Cooper, vérificateur des chemins de fer Nationaux du Canada et des Lignes aériennes Trans-Canada.
- M. O. A. Matthews, de la maison de vérificateurs George A. Touche & Co.

OTTAWA  
EDMOND CLOUTIER  
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI  
1943



## PROCÈS-VERBAL

MERCREDI le 31 mars 1943.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle, se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Howden.

*Présents:* MM. Donnelly, Dubuc, Durocher, Emmerson, Ferland, Hanson (*York-Sunbury*), Hanson (*Skeena*), Harris (*Danforth*), Howden, Jackman, Lockhart, McCulloch, Nicholson, Parent, Pouliot, Ross (*Middlesex-Est*), Sanderson, Sissons.

*Sont aussi présents:* Le commandeur C. P. Edwards, sous-ministre des Transports, M. R. C. Vaughan, président du conseil d'administration et directeur général des chemins de fer Nationaux du Canada, M. H. J. Symington, K.C., président des Lignes aériennes Trans-Canada, et d'autres fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada et des Lignes aériennes Trans-Canada; M. O. A. Matthews de la maison de vérificateurs George A. Touche & Co.

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

M. Symington est rappelé et interrogé à propos du bilan et de l'état des revenus. Il est aidé de M. O. T. Larson, vice-président, de M. W. F. English, vice-président adjoint, et de M. T. H. Cooper, contrôleur.

Le témoin dépose un court exposé sur la provenance des fonds affectés aux immobilisations en 1942. Il donne aussi aux membres du Comité le détail des frais d'exploitation, comme on le lui avait demandé à la séance précédente.

Au cours de l'interrogatoire de M. Symington, le Comité interroge aussi, brièvement, M. Matthews et M. Cooper.

Une fois terminé l'examen du rapport des Lignes aériennes Trans-Canada, ledit rapport est accepté à la proposition de M. Hanson (*Skeena*).

Au nom du Comité, le président remercie M. Symington, qui se retire.

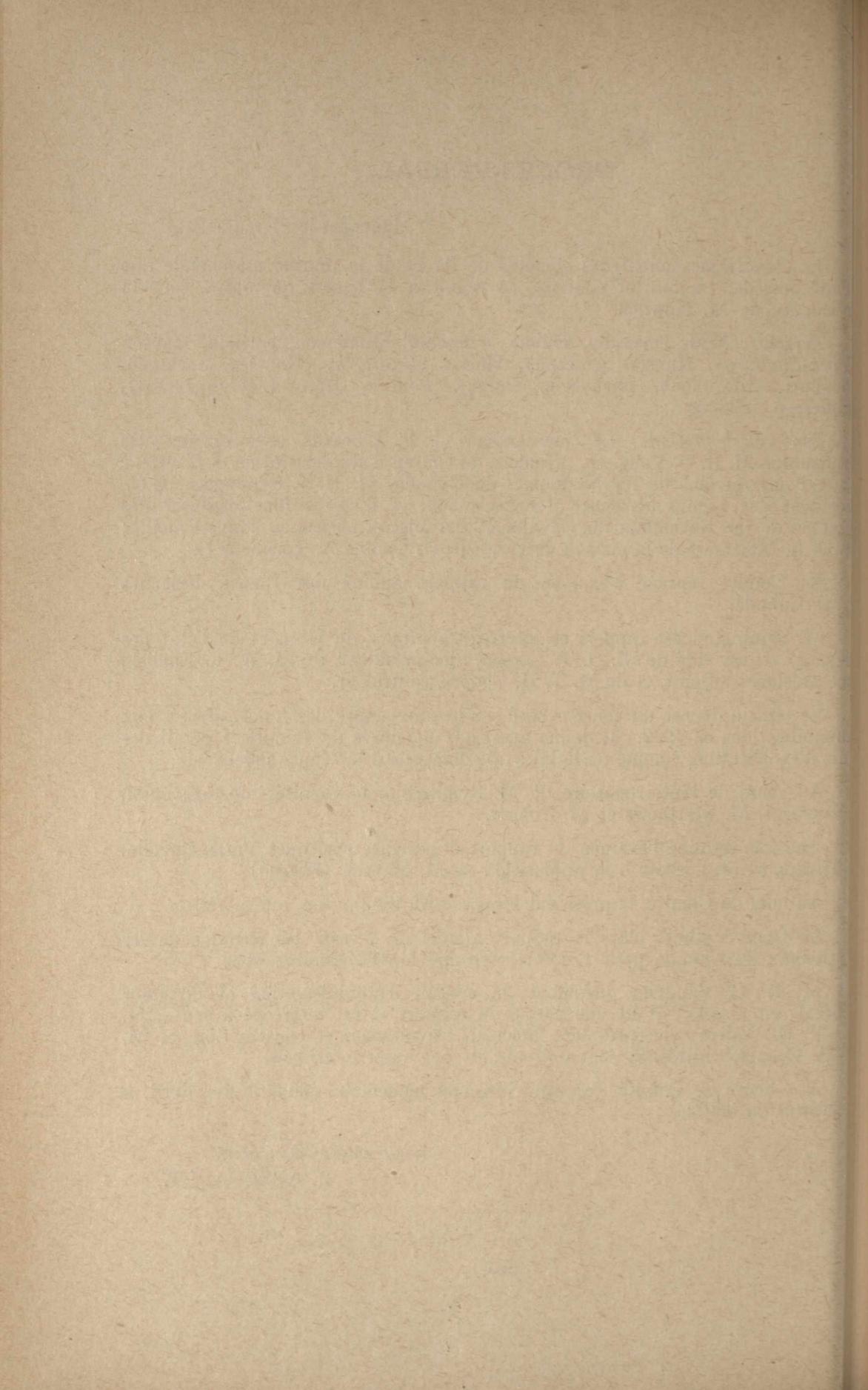
Le Comité étudie alors le rapport annuel du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1942.

M. R. C. Vaughan, président du conseil d'administration et directeur général, est appelé. Il lit une partie du rapport et est interrogé à son sujet. M. N. B. Walton, vice-président exécutif, exploitation et construction, et M. T. H. Cooper, contrôleur, sont présents et sont aussi interrogés.

A 1 heure, le Comité s'ajourne jusqu'au lendemain, jeudi le 1er avril, à 11 heures du matin.

*Le secrétaire du Comité.*

R. ARSENAULT.



## TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

le 31 mars 1943.

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

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons quorum; commençons donc.

M. SYMINGTON: Monsieur le président, l'honorable M. Hanson m'a interrogé hier au sujet des immobilisations en 1942, et après avoir entendu ma réponse il a dit n'être pas sûr de l'avoir bien comprise. Aussi, avec votre permission, je vais déposer un court exposé de la manière dont les fonds ont été obtenus.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

L'hon. M. HANSON: J'espère que ce sera assez simple pour que je puisse le comprendre.

M. SYMINGTON:

Fonds obtenus par:

Emission de capital-actions .....	\$850,000	
Surplus d'exploitation .....	494,915	
Accroissement de la réserve d'assurances autonomes .....	110,990	
Diminution de la réserve de dépréciation .....	374,176	
	<hr/>	\$1,081,729

Utilisés pour:

Immobilisations .....	\$772,929	
Augmentation du fonds de roulement	308,800	
	<hr/>	\$1,081,729

M. Pouliot a demandé les statuts de la Compagnie. Les voici, j'aimerais les déposer. (*Voir l'appendice "B" des procès-verbaux et témoignages du 30 mars 1943*).

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. SYMINGTON: On nous a demandé ensuite le détail des frais d'exploitation, et je me les suis procuré. Je vous demanderais de faire distribuer cela aux membres du Comité. J'en ai donné un exemplaire à M. Harris, hier, pendant qu'on les copiait au dactylographe.

Le PRÉSIDENT: En avez-vous fini avec le bilan?

M. HARRIS: Non. Je pense, monsieur le président, que vous pourriez prendre point par point les observations du témoin; sauf si M. Hanson a quelque remarque à faire?

L'hon. M. HANSON: Non.

M. HARRIS: Monsieur le président, je pense que le Comité devrait demander au témoin quelques observations au sujet des frais d'exploitation et des revenus, et se faire expliquer pourquoi, dans la plupart des cas il s'est manifesté un progrès défini tandis qu'en quelques cas il n'y a eu d'utilisé en 1942 qu'un montant moindre qu'en 1941.

M. JACKMAN: Monsieur le président, avons-nous examiné le bilan?

Le PRÉSIDENT: Non. Voulez-vous que nous le prenions point par point?

M. JACKMAN: C'est ce qui se fait d'habitude. Ce sera très court, s'il n'y a rien à relever.

Le PRÉSIDENT: Très bien, c'est ce que nous allons faire.

M. SYMINGTON: Désirez-vous que je le lise?

Le PRÉSIDENT: Je pense que ce serait préférable.

M. SYMINGTON: Bilan au 31 décembre 1942.

## ACTIF

## Disponibilités:

Caisse .....	\$688,451 16
Avances au fonds de roulement .	5,769 01
Dépôts spéciaux .....	2,214 53
Comptes à recevoir .....	807,784 44
Reliquats à recevoir, trafic ....	453,076 10
Reliquats à recevoir des agents .	24,091 59
Matériaux et effets en magasin .	826,140 51
Divers .....	142,537 07
	\$2,950,064 41

M. JACKMAN: Avez-vous quelque commentaire à faire sur l'un ou l'autre des articles, monsieur Symington? Y a-t-il des encaissements trop lents?

M. SYMINGTON: Non, je puis donner une liste. Il s'agit dans presque tous les cas de l'Etat. Ministère des Postes, \$290,000; ministère des Munitions et approvisionnements, \$160,000; ministère des Transports, \$12,000; ministère de la Défense nationale, \$31,000; Canadian Pacific Airlines, \$40,000; British Overseas Airways, \$161,000.

L'hon. M. HANSON: Est-ce qu'ils vous payent promptement?

M. SYMINGTON: Oui, je pense que nous n'avons aucune plainte à faire.

L'hon. M. HANSON: J'ai entendu quelques plaintes, mais je pense que cela ne tient qu'à la grandeur de l'entreprise.

M. HARRIS: Ce n'est pas vous payer très promptement si l'on vous fait attendre durant 60 jours pour un total de près \$1,000,000 sur \$6,000,000 ou \$7,000,000.

M. SYMINGTON: On me dit que le délai normal est de 6 jours.

M. HARRIS: Je n'appellerais pas paiement prompt un paiement fait dans les 60 jours.

M. JACKMAN: Vous êtes encore un peu à court sur ce qui vous est nécessaire comme fonds de roulement, ou comme argent en caisse?

M. SYMINGTON: Non; si vous regardez les exigibilités, vous voyez: comptes à payer, \$685,000; il y a \$962,289 contre...

M. JACKMAN: Cela va très bien; vous avez plus qu'il ne vous faut.

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Je vous trouve chanceux.

M. JACKMAN: Je remarque les comptes à payer; je suppose qu'il n'y a aucun avantage à se servir d'argent comptant pour les payer immédiatement? Il n'y a pas d'escompte, dans votre genre d'affaires?

M. SYMINGTON: Non, nos affaires sont assez liquides. Il y a divers comptes de gazoline et d'huile, \$106,000; Boeing Aircraft, \$89,947; cela se rapportait au nouveau changement de moteurs; Receveur général du Canada, \$51,000; Imperial Oil Limited, \$46,000; British American Oil Limited, \$33,000; Shell Oil, 23,000; taxe canadienne sur les transports, \$23,000, etc.

M. JACKMAN: Combien pour le Receveur général?

M. SYMINGTON: Le Receveur général du Canada, \$51,308.51.

M. JACKMAN: Est-ce pour l'assurance-chômage et autres choses semblables?

M. SYMINGTON: L'assurance-chômage, etc.

M. JACKMAN: Je suppose qu'il n'y a pas d'escompte, dans ce genre d'affaires?

M. JACKMAN: Non.

L'hon. M. HANSON: L'assurance-chômage ne vous donne pas d'escomptes lorsque vous payez comptant.

Le PRÉSIDENT: C'est bien, continuez.

M. SYMINGTON:

Immobilisations dans les compagnies filiales....	\$ 2,250 00
Assurances payées d'avance.....	33,957 64

M. JACKMAN: Est-ce qu'il s'agit d'assurance autonome ou d'assurance dans une autre compagnie?

M. SYMINGTON: C'est de l'assurance à l'extérieur.

Immobilisations:

Propriétés et matériel.....	\$5,883,683 48	
Moins dépréciation à date....	\$1,504,189 83	\$4,379,493 65
		<hr/>
		\$7,365,765 70

M. LOCKHART: Monsieur le président, pourrions-nous avoir au moins dans les grandes lignes le détail de la dépréciation?

M. SYMINGTON: Oui.

M. LOCKHART: Simplement un aperçu du genre de dépréciation dont il s'agit.

M. SYMINGTON: Oui. Avions, \$461,118.28; cela consiste en une durée de 4 ans pour les avions réguliers et de 3 ans pour les avions aux moteurs changés, et le total, au 31 décembre 1942, est de \$461,118.28. Hélices et moyeux, \$160,970; cela fait 7,000 heures d'usage. Moteurs d'avions; les Hornet sont maintenant complètement dépréciés, et pour les Wasp jumelés nous avons augmenté cette dépréciation jusqu'à 6,000 heures de service, contre 4,000 pour les vieux Hornet, et le montant est de \$269,724.18. Service des communications par avions, 33 ensembles de Bendix avec pièces de rechange et durée de 5 ans, pour chaque unité, \$140,664.94. Matériel divers pour le vol, 5 ans, \$3,151.71. Matériel de communications au sol, 5 ans de durée, \$221,374.19. Matériel de hangars, 10 ans, \$23,246.53.

M. LOCKHART: Est-ce que les constructions se déprécient en 10 ans?

M. SYMINGTON: Il s'agit *ici* de l'outillage. Nous arriverons tantôt aux constructions. Outillage de dépôts, 10 ans, \$62,201.74. Véhicules-moteurs et matériel, lourds, dix ans; légers, 5 ans, \$47,506.69; entreposage du combustible et outillage approprié, 10 ans, \$1,793.10. Ameublement et accessoires, 20 ans, \$11,000. Matériel pour l'éclairage des aéroports, 20 ans, \$88.19. Outillage divers au sol, 10 ans, \$13,510. Edifices et autres améliorations, 3 p. 100, \$87,021. Ce qui fait un total de \$1,504,189.83.

M. DONNELLY: Vous avez des assurances dans des compagnies extérieures, dont vous ne vous chargez par conséquent pas vous-mêmes?

M. SYMINGTON: Certaines polices expirent le 1er mai. Nous assurons tout nous-mêmes, maintenant, sauf, comme je l'ai expliqué, les grands hangars qui peuvent contenir cinq ou six avions et où l'incendie causerait des dommages très lourds. Nos primes là-dessus sont de \$33,000 pour les trois années, soit de \$11,000 par année.

M. JACKMAN: Monsieur Symington, pendant que nous parlons d'assurances, avez-vous une réserve pour votre assurance autonome de \$403,161.60? Qu'est-ce qui correspond à cela du côté de l'actif? Vous n'avez pas de fonds constitué dans ce but, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Non. Pour l'instant, tout se fait au comptant, mais, comme je vous l'ai expliqué, nous le retirons et en constituons un compte à part rendu nécessaire du fait que nous assurons ceux de nos passagers qui achètent leurs billets d'une autre compagnie; il nous faut les protéger et leur donner satisfaction.

M. JACKMAN: Vous allez mettre de côté une partie de votre actif pour en faire un fonds spécial?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Et vous n'en placerez l'argent que dans des obligations de l'Etat ou garanties par l'Etat?

M. SYMINGTON: Exactement.

## PASSIF

## Exigibilités:

Comptes à payer.....	\$685,459 41	
Reliquats à payer, trafic.....	47,193 13	
Traitements et salaires.....	99,931 46	
Divers .....	163,705 13	
	<hr/>	\$996,289 13

M. PARENT: Quelle période de temps représentent les \$99,931 en exigibilités, traitements et salaires? Est-ce 2 semaines ou un mois?

M. SYMINGTON: Environ deux semaines.

L'hon. M. HANSON: Quels sont les autres articles de votre passif?

M. SYMINGTON: Pensions courues, \$100,000; remboursement couru des billets vendus en cartes de voyages par avion, \$23,198; taxes courues, \$20,000; recettes en suspens, \$14,449; divers, \$6,000. Le principal article, c'est celui des pensions courues, \$100,000.

## Réserves:

Assurance autonome.....	\$403,161 60	
Exploitation .....	29,700 00	
	<hr/>	\$ 432,861 60

## Capital-actions:

Actions souscrites—Valeur au pair .....	\$5,000,000 00	
Moins partie non appelée du capital .....	400,000 00	
	<hr/>	\$4,600,000 00

## Surplus:

Solde au 1er janvier 1942.....	\$841,699 94	
Surplus pour l'année 1942....	494,915 03	
	<hr/>	\$1,336,614 97
	<hr/>	\$7,365,765 70

J'ai devant moi une copie du certificat des vérificateurs, qui dit:

Nous avons examiné les livres et dossiers des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1942, et nous certifions qu'à notre avis le bilan ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation des Lignes aériennes au 31 décembre 1942 et que l'état des revenus relatifs à ce bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1942 est dressé correctement.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,  
*Comptables agréés.*

L'hon. M. HANSON: Puis-je demander à M. Matthews d'indiquer au Comité, s'il le veut bien, la nature de votre vérification?

M. MATTHEWS: Nous l'indiquons dans notre rapport au Parlement.

L'hon. M. HANSON: Je n'ai pas eu la chance de la lire.

Le PRÉSIDENT: Si nous nous proposons d'interroger M. Matthews, il va falloir lui demander de venir ici où le sténographe peut saisir ses paroles.

L'hon. M. HANSON: Si on entend l'interroger à quelque stade, la situation se résume à ceci, si vous passez outre vous l'oublierez peut-être.

Le PRÉSIDENT: Le sténographe ne peut vous entendre là où vous êtes. Il s'est plaint amèrement hier de ne pouvoir saisir les témoignages.

M. MATTHEWS: Notre rapport au Parlement couvre le réseau National, le trust des titres, les Lignes aériennes Trans-Canada et les West Indies Steamships. Voici ce que nous rapportons relativement aux Lignes Trans-Canada:—

Les Lignes aériennes Trans-Canada n'ont pas été comprises dans l'ensemble du réseau National quoique la Canadian National Railway Company soit l'unique propriétaire des actions. Nous avons certifié un bilan et un état des revenus séparés au 31 décembre 1942.

La réserve pour assurances, couvrant les avions contre les risques d'aviation ainsi que la responsabilité patronale, ne fait pas l'objet de placements spécifiques, et les fonds affectés à cet effet sont inclus dans le fonds général de roulement des Lignes aériennes.

Le surplus pour l'année 1942, figurant à l'état des revenus des Lignes aériennes, a été établi après avoir fait provision pour:

- (a) Montant approximatif des contributions rétroactives à effectuer par la Compagnie en vertu du plan de pension de 1943.
- (b) Intérêt de 5 p. 100 sur le capital engagé, conformément au contrat des Lignes aériennes, et
- (c) Dépréciation de l'actif à des taux similaires à ceux des autres grandes lignes aériennes de l'Amérique du Nord, conformément au contrat des Lignes aériennes Trans-Canada.

Quant au programme d'entretien courant, les fonctionnaires compétents nous ont remis des certificats à l'effet que les propriétés et le matériel ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de 1942.

L'hon. M. HANSON: Je veux savoir quelle sorte de vérification on effectue; est-ce une preuve de vérification, une vérification de contrôle ou une vérification du bilan?

M. MATTHEWS: Voici ce que nous avons dit:—

La preuve de vérification que nous avons effectuée pour 1942 ressemble en portée à celle du réseau National et peut être brièvement énoncée comme suit:

- (a) Examen des autorisations concernant les dépenses importantes et embrassant principalement les décisions enregistrées des administrateurs, statuts de la Compagnie, lors du Parlement et arrêtés en conseil;
- (b) Preuves de vérification donnant une coupe transversale des importantes dépenses ainsi autorisées;
- (c) Examen portant d'une manière générale sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne effectué par le personnel de comptabilité de la Compagnie quant aux recettes et dépenses de caisse, matériel en magasin, comptes à recevoir, etc., et
- (d) Vérification et certification du bilan et de l'état des revenus pour soumettre au Parlement.

Nous discutons cette question de façon plus détaillée dans le rapport sur le réseau national.

L'hon. M. HANSON: C'est parfait. Le contrôle se résume à une vérification interne simplement pour constituer le bilan.

M. MATTHEWS: Oui, précisément.

L'hon. M. HANSON: Vous n'y employez pas un personnel continuellement?

M. MATTHEWS: Ah, oui; nous avons un personnel employé à l'année aux chemins de fer Nationaux; aux Lignes aériennes Trans-Canada un personnel est employé par intervalles au cours de l'année.

L'hon. M. HANSON: C'est parfait.

M. JACKMAN: Puis-je vous poser cette question, monsieur Matthews, avant que vous n'abordiez un autre sujet. Sous (a) de l'alinéa au-dessus des mots que vous venez de lire, vous dites:

- (a) Montant approximatif des contributions rétroactives à effectuer en vertu du plan de pension de 1943...

A combien s'établit ce montant et a-t-il été pris à même le surplus d'exploitation de l'année, ce montant est-il débité comme frais d'exploitation pour l'année?

M. MATTHEWS: C'est ce que nous vous disons ici, oui, \$100,000.

M. JACKMAN: Bien que ce montant se rapporte à des années antérieures, vous avez fait de si bonnes affaires en 1942 que vous avez décidé de débiter le plein montant à...

M. MATTHEWS: Monsieur le président, en ce qui concerne l'état des revenus pour l'année dans l'ensemble nous avons considéré cela par rapport au crédit de dépréciation que nous avons discuté hier. Le crédit de dépréciation a découlé, comme nous l'avons expliqué hier, des taux de dépréciation qui ont été plus élevés les années antérieures que les résultats ne le justifiaient, et en fait, il n'y a pas de choix sous ce rapport car le contrat des Lignes Trans-Canada le prescrit. Les deux postes n'influent guère sur le résultat net.

M. JACKMAN: Vous voulez dire en d'autres termes que l'actif déprécié a été passablement absorbé par un débit suffisant pour établir le régime de pension sur une base solide.

M. MATTHEWS: C'est exact; les deux montants ne diffèrent guère, de sorte que ni l'un ni l'autre des deux postes n'influe sur le résultat net.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser quelque autre question?

M. JACKMAN: Sous ce poste de réserves au chapitre du passif, en quoi consiste la réserve d'exploitation de \$29,700?

M. SYMINGTON: Cela se rapportait à l'entretien ajourné. Nous avions à moitié terminé le renouvellement des sièges dans nos avions à la fin de l'année et on nous a permis de reporter la réserve d'entretien ajourné, soit \$23,000.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes maintenant à la page 12.

M. SYMINGTON:

## ÉTAT DES REVENUS

	1942	1941
Recettes brutes:		
Passagers . . . . .	\$3,065,452 96	\$2,348,428 46
Courrier . . . . .	3,211,921 74	3,058,120 95
Messageries . . . . .	173,020 25	78,811 56

M. HARRIS: Monsieur le président, je me demande si nous pourrions nous enquérir à ce stade des taux pour le transport du courrier en 1942 et 1941?

M. SYMINGTON: Oui, monsieur; le taux pour 1942 est de 45.57; le taux pour 1943, l'année financière, est de 42.08.

M. JACKMAN: Pour 1941?

M. SYMINGTON: 48.16.

M. HARRIS: Le taux de 1942 était de combien?

M. SYMINGTON: 45.57.

L'hon. M. HANSON: 1943.

M. SYMINGTON: 42.08. Maintenant, pour continuer l'état des revenus:

Messageries . . . . .	\$173,020 25	\$78,811 56
Excédent de bagage . . . . .	\$ 29,460 29	\$18,341 12

M. DONNELLY: Quelle proportion des messageries est, suivant vous, imputables aux opérations militaires?

M. SYMINGTON: Eh bien, je ne crois pas que nous puissions le dire de façon précise. Nous vous avons indiqué hier les messageries jouissant de priorités, la quantité si je me souviens bien se chiffrait à 11,000 livres. Il s'agissait de messageries de priorité pour fins de guerre.

M. LOCKHART: Le tarif des messageries a-t-il été réduit proportionnellement au taux du courrier?

M. SYMINGTON: Non, monsieur.

M. LOCKHART: Il n'y a eu aucun changement?

M. SYMINGTON: Aucun. Pour continuer l'état:

Excédent de bagage . . . . .	\$ 29,460 29	\$ 18,341 12
Imprévus . . . . .	857,463 36	304,091 94

L'hon. M. HANSON: Ces postes comportent de gros montants; se rapportent-ils surtout à des travaux de guerre?

M. SYMINGTON: Ce sont des travaux de guerre, des réparations.

M. HANSON (*Skeena*): Combien de livres d'effets le passager peut-il transporter.

M. SYMINGTON: Quarante livres; ce qui dépasse ce poids constitue de l'excédent.

L'hon. M. HANSON: Etablissez-vous une limite quant au poids des passagers?

M. SYMINGTON: Non, et nous n'exigeons pas non plus de double tarif, mais nous devons nous enquérir de leur poids afin de connaître le poids total de l'avion.

M. DONNELLY: Et les enfants, sont-ils soumis au même régime que sur les trains?

M. SYMINGTON: Nous avons un demi-tarif pour les enfants.

M. DONNELLY: A quel âge voyagent-ils au demi-tarif?

M. SYMINGTON: S'ils ont douze ans et moins.

M. DONNELLY: Et en descendant?

M. SYMINGTON: Oui.

M. EMMERSON: Et les enfants portés dans les bras?

M. SYMINGTON: Ils ne paient pas; les enfants dans les bras n'occupent pas de siège et voyagent gratuitement.

Total.. . . . . \$7,337,318 60 \$5,807,794 03

Frais d'exploitation:

Avions:

	1942	1941
Exploitation et entretien.. . . . .	\$3,412,048 39	\$3,011,315 13
Dépréciation.. . . . .	505,763 74	567,953 87
	<hr/>	<hr/>
	\$3,917,812 13	\$3,579,269 00

M. HARRIS: Monsieur le président, je me demande si nous pourrions avoir quelques précisions à ce stade au sujet de ces chiffres qui viennent d'être détaillés. Je crois que les membres du Comité ont un état du détail.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous permettre au témoin d'en faire lecture, puis nous y reviendrons.

L'hon. M. HANSON: Il semble que ce soit une perte de temps de demander à M. Symington de lire tous ces chiffres quand nous les avons devant nous. Il veut en finir et nous voulons l'aider.

Le PRÉSIDENT: En fait, ce procédé a donné entière satisfaction dans le passé.

L'hon. M. HANSON: C'est simplement une aide aux paresseux qui ne se donnent pas la peine de lire ces choses.

M. SYMINGTON: Puis-je proposer que tous ces chiffres soient consignés au compte-rendu?

Le PRÉSIDENT: Il est à désirer que ces chiffres figurent au compte-rendu. Si le Comité ne s'y oppose pas, nous les ferons lire afin de les consigner au compte-rendu.

L'hon. M. HANSON: Je ne m'y oppose pas.

Le PRÉSIDENT: Allez.

M. SYMINGTON:

Installations au sol:

Exploitation et entretien.....	1,397,072 81	1,029,651 13		
Dépréciation....	133,893 37	140,571 12	1,530,966 18	1,170,222 25
Imprévus .....			599,512 32	155,488 20
Trafic et administration générale.....			545,517 88	394,260 97
Impôts courus .....			34,590 81	6,895 58
Change, etc. ....			13,270 25	11,721 24
Intérêts sur capital engagé.....			200,734 00	187,500 00
			<hr/>	<hr/>
Total .....			\$6,842,403 57	\$5,505,357 24
Surplus .....			\$ 494,915 03	\$ 302,436 79

M. HARRIS: Je voudrais revenir maintenant aux chiffres détaillés et poser cette question à M. Symington. Monsieur Symington, vous avez devant vous le poste n° 611, réparations d'avions, augmentation de 60 p. 100.

M. SYMINGTON: Oui, monsieur. Eh bien, puis-je tout d'abord expliquer ces classements au Comité. Les nombres que vous voyez sont des classements de comptes pour les avions exploités sous la juridiction de la Commission des Trans-

ports, et tous ces postes et le détail qui en a été donné sont établis par la Commission des Transports pour toutes les lignes aériennes. Vous me questionnez au sujet du poste n° 611.

M. HARRIS: Je veux tout simplement m'y arrêter très brièvement. A la page 5 de votre état financier. Afin d'expédier l'analyse je passe tout de suite au poste n° 611.

M. SYMINGTON: 611.

M. HALRRIS: Oui, simplement à titre d'exemple.

M. SYMINGTON: Je puis vous donner ce renseignement, monsieur. Ce poste se rapporte au remplacement des moteurs. Je puis vous donner ces chiffres si vous les voulez, monsieur Harris.

M. HARRIS: Les moteurs d'avions constituent un service additionnel, 20 p. 100.

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: De qui achetez-vous votre essence?

M. SYMINGTON: De toutes les compagnies pétrolières.

L'hon. M. HANSON: Comment la distribuez-vous?

M. SYMINGTON: Eh bien, nous agissons suivant les facilités de livraison; nous divisons les fournisseurs, le prix est le même.

L'hon. M. HANSON: Je ne doute pas que le prix soit le même, mais quelle compagnie obtient la majeure partie des commandes; est-ce la compagnie McColl-Frontenac?

M. SYMINGTON: Non, je crois que la Imperial Oil Company est la plus importante compagnie, n'est-ce pas?

L'hon. M. HANSON: Quelle est la répartition entre les grosses compagnies, combien achète-t-on de l'Imperial et combien de McColl-Frontenac?

M. SYMINGTON: Sans compter décimales, monsieur Hanson, c'est environ 40 p. 100 pour l'Imperial, 25 p. 100 pour la British American, 20 p. 100 pour la McColl-Frontenac et 15 p. 100 pour la Shell.

M. JACKMAN: Ces chiffres s'appliquent à l'essence et à l'huile?

M. SYMINGTON: Non.

M. JACKMAN: Rien qu'à l'essence?

M. SYMINGTON: Oui.

M. LOCKHART: A-t-on établi une comparaison entre les répartitions de ces chiffres pour 1941 et 1942? J'ai celle de 1942.

M. SYMINGTON: Il en existe une que j'ai transmise à M. Harris, ce dernier ayant soulevé la question hier; je l'ai découpée du rapport. Celui qui vous a fait dactylographier ces tableaux hier soir n'a pris apparemment que la liste de 1942. Je suppose que seul M. Harris possède cette comparaison; je la lui ai fait envoyer. Je l'ai découpée de l'autre rapport.

M. HARRIS: Il est passablement difficile pour les membres du Comité de vous suivre à moins d'avoir un état devant eux.

M. SYMINGTON: Je m'en rends bien compte et j'ai été des plus surpris en voyant cette transcription. Je crois que s'il y a quelque doute, ou que quelqu'un demande un détail, je lui donnerai le chiffre comparatif tel que vous l'avez.

M. HARRIS: Je serai aussi bref que possible, si je le puis, monsieur le président, et énumérant certains de ces postes. La dépréciation relative au poste 626 n'est que le quart de ce qu'elle était l'an dernier. Je suppose qu'il s'agit de la nouvelle capitalisation concernant la dépréciation. Je parle du poste 626 relatif aux moteurs d'avion.

M. SYMINGTON: Concernant la dépréciation de ces moteurs, il y a un crédit de \$100,000 provenant de la récupération des moteurs que nous avons vendus.

M. HARRIS: Pour ce qui est du poste 632, à propos des employés d'aéroports et de hangars, je vois une augmentation de 50 p. 100. Elle me paraît anormale. Elle passe de \$214,000 l'an dernier à \$326,000 cette année.

M. SYMINGTON: On m'apprend à ce sujet qu'elle comprend nos augmentations de services et de personnel, plus la plus grande partie de l'indemnité de vie chère.

M. LOCKHART: Les traitements et les salaires ont-ils été augmentés?

M. SYMINGTON: Non. Mais le personnel s'est accru.

L'hon. M. HANSON: Quel est le pourcentage?

M. SYMINGTON: Du personnel?

L'hon. M. HANSON: Oui, en chiffres.

M. SYMINGTON: Je vais vous le dire.

L'hon. M. HANSON: Leur rémunération accuse une augmentation de 50 p. 100. Quel est le pourcentage de l'accroissement du personnel?

M. SYMINGTON: Il a passé de 1,208 employés à 1,662. C'est là le personnel global.

M. HARRIS: Le poste 636, frais de déplacement et dépenses de bureau, accuse une hausse de 20 p. 100, de \$151,000 à \$182,000.

M. SYMINGTON: Oui. Le poste principal concerne les télétypes. Le réseau entier en a été muni et l'augmentation ou plutôt la somme prévue pour les télétypes en 1942 est de \$100,000.

M. HARRIS: Est-ce là le poste 636?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HARRIS: Cela est débité comme dépense. La capitalisation n'en a pas été faite à votre bureau?

M. SYMINGTON: Non. Il s'agit de frais d'exploitation. Ils représentent le loyer des télétypes et des services de télétypes. Nous avons versé \$100,000 de ce chef.

L'hon. M. HANSON: Est-ce que vous les achetez ou les louez?

M. SYMINGTON: Non, nous ne les achetons pas.

L'hon. M. HANSON: Vous les louez.

M. JACKMAN: Leur loyer vous revient à \$100,000 par année?

M. SYMINGTON: A \$100,000 pour ces services.

M. HARRIS: Quels sont les services pour 1941?

M. SYMINGTON: Nous payons cette somme à la compagnie de télégraphe pour l'utilisation des canalisations sur ses lignes nous assurant le service des télétypes; une partie au N.-C. et une autre au P.-C.

M. HARRIS: Vous aviez aussi des télétypes en 1941?

M. SYMINGTON: Ils nous ont coûté alors \$60,000.

M. HARRIS: C'est-à-dire, que leurs frais ont passé de \$60,000 à \$100,000, ce qui explique l'accroissement de \$40,000 dans vos dépenses de bureau.

M. SYMINGTON: Dans le poste frais et déplacement et dépenses de bureau —cette augmentation se rapporte à cette dernière partie. L'augmentation des frais de déplacement va de pair avec celle du personnel et l'accroissement des déplacements en raison de l'augmentation des affaires.

M. HARRIS: Quelle partie en est imputable aux frais de déplacement?

M. SYMINGTON: 15 p. 100.

M. HARRIS: Je vois au poste 649 que les réparations ont coûté trois fois plus cher; elles ont passé de \$13,000 à \$43,000. Ont-elles trait à quelque édifice en particulier?

M. SYMINGTON: Il y a eu des changements dans les cloisons et les ateliers dans notre usine de Winnipeg.

M. HARRIS: Le poste suivant est le numéro 650 qui a passé de \$34,000 à \$85,000. Il s'agit de frais d'atelier—main-d'œuvre indirecte et matériaux. S'agit-il ici de contrats adjugés en dehors de la compagnie?

M. SYMINGTON: C'est ainsi que ces frais sont débités en ce qui concerne l'augmentation des travaux pour le Gouvernement. Les salaires directs sont débités directement, mais la surintendance, les faux frais, etc., sont portés à ce poste.

L'hon. M. HANSON: Qu'entendez-vous par main-d'œuvre indirecte?

M. SYMINGTON: La surintendance, les faux frais, etc.,—les concierges, les nettoyeurs, etc.

L'hon. M. HANSON: Je comprends.

M. SYMINGTON: Nous fournissons la main-d'œuvre directe, celle qui fabrique les machines.

M. HARRIS: Les frais de matériel ont passé de \$30,000 à \$48,000.

M. SYMINGTON: Pour à peu près la même raison; il s'agit de matériel pour les nouvelles usines du Gouvernement.

M. HARRIS: Les frais des messageries ont doublé, de \$21,000 à \$47,000.

M. SYMINGTON: Sans doute, le volume des affaires a doublé.

M. HARRIS: Qu'est-ce que la réserve d'entretien de \$6,500?

M. SYMINGTON: Il s'agit de peinture d'écrisieux et le reste qui était sur le point d'être terminée à la fin de l'année.

L'hon. M. HANSON: Quel est le taux de dépréciation appliqué aux installations au sol?

M. SYMINGTON: Quel est le numéro de ce poste?

M. DONNELLY: 660.

M. HARRIS: Ce poste a fléchi de \$40,000 à \$133,000.

L'hon. M. HANSON: Quel en est le taux de dépréciation?

M. SYMINGTON: Je vous ai tout donné en donnant mon appréciation.

L'hon. M. HANSON: Mais je ne puis m'en souvenir.

M. SYMINGTON: Voulez-vous que je vous le relise?

L'hon. M. HANSON: Non. Mais nous n'avons pas eu les faits.

M. SYMINGTON: J'en conviens volontiers. Il s'agit dans ce poste d'outillage d'usines, d'automobiles et de leurs accessoires, d'emmagasinage de combustible et d'outillage afférent, d'ameublements et de garnitures.

L'hon. M. HANSON: Je sais de quoi il s'agit. J'en veux connaître le pourcentage.

M. JACKMAN: Le pourcentage afférent aux installations au sol.

M. SYMINGTON: La dépréciation est calculée pendant 5 à 20 ans et elle est de 3 p. 100 sur les édifices.

M. HARRIS: Je vois que les services accessoires, poste 676, s'établissent à \$486,293.87, contre \$76,000 l'an dernier.

M. SYMINGTON: Ils représentent la main-d'œuvre directe pour le travail de guerre.

L'hon. M. HANSON: Les ventes veulent dire réellement le service, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Oui, il s'agit des ventes.

M. HARRIS: Les traitements et les salaires sont passés de \$100,000 à \$125,000. L'autre poste sur lequel je veux des renseignements est le numéro 696, les pensions et l'assistance sociale, \$100,000.

L'hon. M. HANSON: C'est le total des contributions.

M. SYMINGTON: A la nouvelle caisse des pensions.

M. HARRIS: Je vois aussi à votre bilan "autres obligations, \$163,705.13". Sur cette somme, \$100,000 représentent aussi la même caisse, n'est-ce pas? Dois-je comprendre que votre contribution globale est de \$200,000?

M. SYMINGTON: Non, de \$100,000.

H. HARRIS: Quelle relation établissez-vous entre ces \$100,000 et la somme figurant à votre bilan?

M. SYMINGTON: Le bilan renferme d'autres sommes et le compte de dépenses contient le coût.

M. HARRIS: Je vous ai entendu dire lors de notre étude du bilan que \$100,000 sur ces \$163,000 représentaient la caisse de pension, ou les obligations pour cette caisse. Est-ce exact?

M. SYMINGTON: Celle-là représente l'avoir et celle-ci le crédit. Sur les \$163,000, il n'y avait que \$100,000 pour la caisse de pension.

M. HARRIS: Vous entendez que cette somme était pour des pensions?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HARRIS: Quelle en est votre estimation pour 1943?

M. SYMINGTON: Elle sera d'environ \$8,000 par mois; 2½ à 3 p. 100 du bordereau de paie.

M. HARRIS: Une simple observation, monsieur le président. A mon avis, le bilan est régulier et il en est de même des recettes et dépenses d'exploitation. Naturellement la raison en est qu'Air-Canada peut compter sur un accroissement du volume de son trafic, à cause de la guerre. Mais je me demande ce qui se produira après la guerre. Ce volume pourra peut-être se maintenir pendant un an ou deux, mais au taux où les dépenses montent d'année en année, il serait bon, je crois, d'avertir la direction de ne pas perdre la tête. C'est-à-dire, que si vos dépenses se sont élevées à \$5,300,000 l'an dernier, \$6,000,000 cette année et qu'elles s'élèvent encore l'an prochain, et ainsi de suite, nous nous trouverons avec une entreprise coûteuse sur les bras dont les recettes n'équilibreront pas les frais.

M. SYMINGTON: J'espère que vous n'imputez pas cela à notre compagnie, monsieur Hanson.

L'hon. M. HANSON: J'ai cette opinion de toutes les compagnies d'Etat.

M. SYMINGTON: Bien.

L'hon. M. HANSON: Elles comptent toujours sur le Trésor.

M. JACKMAN: Au besoin.

L'hon. M. HANSON: Oui.

M. SYMINGTON: Nous croyons aider le Trésor.

M. JACKMAN: Est-ce que la Commission des chemins de fer fixe les taux de dépréciation pour les Lignes aériennes Trans-Canada?

M. SYMINGTON: Non.

M. JACKMAN: Vous n'avez pas à le débattre avec les autorités de l'impôt sur le revenu, simplement avec le service de l'exploitation quant à la dépréciation?

M. SYMINGTON: Et les Postes.

M. JACKMAN: Oui.

M. SYMINGTON: Et l'Auditeur général, dans l'établissement des taux de la poste aérienne, parce que, naturellement, la différence est grande.

L'hon. M. HANSON: L'Auditeur général est lié par la loi, de même que tous les hauts fonctionnaires. C'est le facteur déterminant.

M. SYMINGTON: Les hauts fonctionnaires du Trésor, ou autres. Bien entendu ceux des Postes sont particulièrement intéressés.

L'hon. M. HANSON: Sans conteste.

M. JACKMAN: Je présume que la Commission des chemins de fer fixe effectivement le taux pour les routes aériennes au Canada et la dépréciation qui leur est imposée.

M. COPPER: Non.

M. JACKMAN: Elle n'a rien à y voir.

M. COPPER: Non.

L'hon. M. HANSON: C'est là est un système uniforme de comptabilité ferroviaire?

M. SYMINGTON: Oui. Nous n'agissons pas autrement que les autres.

L'hon. M. HANSON: Essayez-vous de vous en tenir à un système régulier de comptabilité de ligne aérienne?

M. SYMINGTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Ou si vous établissez votre propre système?

M. SYMINGTON: Non. Je devrais dire que nous avons en certains cas peut-être effectué ce qu'on considérerait une amélioration dans les méthodes de comptabilité, d'après l'étude de la comptabilité des lignes aériennes des Etats-Unis, mais dans l'ensemble nous employons le même système.

L'hon. M. HANSON: De façon générale.

M. SYMINGTON: Oui.

M. HARRIS: En fait, c'est votre propre système. Il ne concorde pas avec celui de l'Interstate Commerce Commission.

M. SYMINGTON: C'est presque le même. Nous avons envoyé nos représentants l'étudier. Ils l'ont fait avec la Civil Aeronautics Association.

M. HARRIS: Oui. Mais elle ne vous régit pas.

M. SYMINGTON: Non. Nous n'y sommes pas obligés, nous avons agi sans y être forcés.

L'hon. M. HANSON: Vous agissez ensuite à votre guise.

M. SYMINGTON: Oui. Nous croyons avoir apporté certaines améliorations à ce système de comptabilité et la Commission des Transports croit aussi en avoir fait.

L'hon. M. HANSON: C'est-à-dire, que votre chiffre de dépréciation est supérieur à celui exigé par l'Interstate Commerce Commission?

M. SYMINGTON: Je ne dirais pas cela.

M. COOPER: Non. L'Interstate Commerce Commission n'a aucune juridiction.

M. HARRIS: Si, elle en a sur les chemins de fer, naturellement.

M. COOPER: Oui, sur les chemins de fer.

M. HARRIS: Certainement.

M. COOPER: Nous avons demandé aux diverses compagnies de transport aérien aux Etats-Unis quels étaient leurs pourcentages sous le rapport de la dépréciation des lignes aériennes.

M. HARRIS: Puis vous avez agi à votre discrétion?

M. COOPER: Nous avons discuté la question avec la direction et nous nous sommes entendus sur les taux qu'il fallait débiter à nos comptes.

M. HARRIS: A vrai dire, vous n'êtes responsables à aucun autre organisme. Vous avez établi une dépréciation qui, à mon avis, est très bien fondée. Si les chemins de fer Nationaux du Canada et les autres chemins de fer avaient fait cela il y a trente ou quarante ans, les choses seraient en meilleur état maintenant. Si vous maintenez cette pratique, vous serez encore solidement établis dans vingt ans d'ici.

M. JACKMAN: C'est que vous n'êtes gouvernés ni par la Commission des Transports, ni par l'Interstate Commerce Commission, ni par personne d'autre; par conséquent, vous vous servez de votre jugement après avoir étudié le fonctionnement de certains autres organismes.

M. COOPER: C'est exact.

L'hon. M. HANSON: Permettez-moi de revenir à votre contrat de courrier avec le ministère des Postes.

M. SYMINGTON: Il pourrait, naturellement, s'opposer à notre taux de dépréciation, puisqu'il s'applique au tarif du courrier.

L'hon. M. HANSON: Il a posé des objections.

M. SYMINGTON: Il ne s'est pas opposé à notre dépréciation, mais nous avons des discussions assez vives au sujet des frais. De temps en temps, il nous a fait payer des amendes de \$10, \$50 etc., pour manque de soin dans la manutention—c'est-à-dire, il examine les frais de très près afin de décider si nous donnons un bon service.

L'hon. M. HANSON: J'espère que vous ne tomberez pas dans la même impasse que la Commission des prix et du commerce en temps de guerre qui a dû payer \$50,000 de frais judiciaires pour obtenir \$125,000 d'amendes.

M. HARRIS: Je voudrais terminer mes remarques en disant que le taux est encore trop élevé.

M. SYMINGTON: Eh bien, j'ai étudié cette question autant que possible, monsieur Harris, et en examinant les dépenses diverses des lignes américaines, j'ai constaté que si le courrier leur rapporte 50 pour cent de leurs revenus, elles font juste leurs frais. Si ce pourcentage est moins élevé, elles font un profit; c'est là aussi notre cas. Elles transportent relativement beaucoup plus de passagers que nos lignes, parce que leurs avions sont différents des nôtres, et elles n'ont pas à parcourir des distances aussi considérables. Nous ne pourrions pas nous servir de leurs avions au pays—et naturellement le pourcentage de leur transport de passagers est beaucoup plus élevé que le nôtre.

M. HARRIS: Vous parliez de recettes brutes et de tarif moyen; je pensais à leur taux de 19 cents en comparaison du nôtre de 42 cents—la différence est forte. Je comprends toutes les difficultés, mais je voulais souligner ce fait.

M. SYMINGTON: Nous avons étudié cette question, et elle ne présente aucune difficulté; leurs avions ne transportent qu'un poids de 300 livres, tandis que nous en transportons 1,200.

L'hon. M. HANSON: Il n'y a pas de comparaison entre les deux situations, et de toute façon, la question se réduit aux frais de transport pour le courrier.

M. SYMINGTON: Je dis seulement que nous essayons de faire le mieux possible. Vous savez que nous ne travaillons pas pour nous-mêmes. Il n'y a aucun avantage pour nous; le seul but est de réduire le taux du courrier.

L'hon. M. HANSON: Vous avez de l'appui...

M. SYMINGTON: C'est un genre spécial de compagnie. Nous avons la sécurité, mais non les profits.

M. JACKMAN: Combien comptez-vous gagner avec le capital de votre compagnie—quelque \$200,000? Ce montant égale-t-il 5 pour cent du capital?

M. SYMINGTON: Nous avons fait à peu près \$700,000.

M. JACKMAN: Je suppose que \$494,000 égalerait 17½ pour cent de l'argent engagé.

M. SYMINGTON: C'est à peu près exact.

L'hon. M. HANSON: Après tous les amortissements?

M. JACKMAN: Vous comprenez, je suppose, que cette compagnie a un grand avantage sur les compagnies privées, qui doivent payer tout ce qui dépasse un montant déterminé en impôts sur les excédents de bénéfices.

M. SYMINGTON: Je ne vois pas quelle différence cela peut faire; à vrai dire, c'est la même chose. Que les excédents de bénéfices de ces compagnies soient remboursés au gouvernement par l'entremise du ministère des Postes ou par celle du ministère du Revenu national, c'est tout un.

M. JACKMAN: Au point où nous en sommes, je voudrais mettre en lumière le succès étonnant remporté par cette compagnie comparé à celui des compagnies privées. Une compagnie privée engagée dans la même entreprise serait limitée à ses recettes normales pour la période 1936-39—ou, si cela n'était pas juste dans le cas d'une nouvelle industrie, il lui serait permis de rapporter 5 pour cent sur son capital. Apparemment, il vous a été permis d'en conserver 17½ pour cent. Une compagnie privée ne jouit pas de cet avantage.

M. SYMINGTON: Il leur serait également permis de gagner 17½ pour cent, mais elles seraient obligées de les rembourser en impôts sur les excédents de bénéfices, tandis que nous payons le surplus directement au gouvernement.

L'hon. M. HANSON: Remboursez-vous le montant entier, ou l'employez-vous à réduire le contrat du courrier?

M. SYMINGTON: 50 pour cent de ce montant est employé à réduire le contrat du courrier; quant au solde, que vous voyez au bilan, c'est aussi de l'argent du gouvernement. Nous ne pouvons augmenter nos recettes—si nous gagnions 100 pour cent, le surplus serait tout remboursé au gouvernement de la même façon, et les chemins de fer Nationaux du Canada ne feraient pas plus de profit.

M. JACKMAN: Nous comprenons cela, mais les journaux vous font beaucoup d'éloges parce que vous avez établi cette compagnie et démontré l'énorme succès de la propriété publique. Je tiens à signaler que vous ne travaillez pas dans les mêmes conditions qu'une compagnie privée et qu'il n'est pas juste de faire des comparaisons.

M. SYMINGTON: Je n'en fais pas du tout; je vous soumetts seulement les chiffres et les faits.

M. JACKMAN: Il est évident que vous avez très bien réussi, mais aux frais des contribuables qui doivent payer tous ces autres services—c'est la même chose dans le cas du Hydro en Ontario et des autres services publics.

Le PRÉSIDENT: Je me permets de demander aux membres du Comité s'ils veulent considérer le reste du rapport comme lu, sans plus de discussions, ou s'ils préfèrent que M. Symington parcoure les dernières pages.

M. SYMINGTON: Je puis dire, monsieur le président, que comme le rapport embrasse une période de cinq ans, nous l'avons ajouté seulement pour renseigner le Comité.

M. JACKMAN: Puis-je demander que, l'an prochain, le détail des frais d'exploitation qui nous a été soumis soit ajouté au rapport sous forme de tableau?

M. SYMINGTON: Nous le ferons l'an prochain.

L'hon. M. HANSON: L'autre jour je parlais d'intérêt sur les immobilisations; ce terme n'est pas tout à fait exact, puisqu'il ne s'agit pas de capital-

actions. Est-ce qu'il ne serait pas plus clair de le classer comme payable d'après les statuts?

M. SYMINGTON: J'ai lu le règlement; mais, naturellement, ce n'est pas moi qui prépare les comptes.

L'hon. M. HANSON: Non, je le sais bien.

M. SYMINGTON: Les règlements spécifient cela, c'est pourquoi nous l'avons fait. Je ne connais pas d'autre compte où l'intérêt sur immobilisations en capital-actions soit considéré comme frais d'exploitation, de sorte que cette compagnie ne peut jamais payer de dividendes.

L'hon. M. HANSON: Vous opérez d'après le principe que les recettes nettes doivent être employées à réduire le taux du courrier.

M. SYMINGTON: Oui, c'est la théorie qui est énoncée dans les statuts.

L'hon. M. HANSON: Si les recettes augmentaient, le surplus serait énorme.

M. SYMINGTON: Oh, non, puisque le compte de surplus pourrait se chiffrer à quelques milliers de dollars seulement, mais alors il nous faudrait plus d'avions. Je crains que nous n'ayons pas assez de liberté dans l'administration de nos fonds et que nous soyons obligés de nous procurer plus d'avions avec des fonds du gouvernement.

L'hon. M. HANSON: Cela augmenterait les frais d'immobilisation?

M. SYMINGTON: Oui, mais avec notre méthode actuelle de comptabilité, nous ne pouvons pas faire cela.

L'hon. M. HANSON: Mais les entreprises privées ont des immobilisations.

M. SYMINGTON:

#### STATISTIQUES

	1942	1941
Parcours des lignes exploitées—Milles.....	4,857	4,024
Milles payants parcourus.....	7,172,130	6,384,651
Milles payants parcourus—Poste.....	7,085,923	6,243,806
Milles non payants parcourus.....	516,772	890,164
Passagers payants transportés.....	104,446	85,154
Moyenne des passagers transportés par rapport aux places.....	74	67
Moyenne de parcours des passager-milles....	551	520
Courrier transporté (livres).....	2,308,812	1,389,614
Messageries transportées (livres).....	362,837	173,192
Excédents de bagages (livres).....	175,158	112,924

Depuis la mise en exploitation, les avions de la compagnie ont parcouru 22,235,865 milles-payants et 143,526,358 milles passager.

#### LE SERVICE AÉRIEN NATIONAL

##### Cinq ans de progrès

Les Lignes Aériennes Trans-Canada sont nées du besoin d'un système de transport, moderne et rapide, entre des villes éparpillées sur une distance de plus de trois mille milles et de l'idée d'une nation unifiée, jouant un rôle de plus en plus grand dans les affaires mondiales. A peine avaient-elles commencé leurs opérations transcontinentales que la guerre éclata et qu'elles prirent une importance nouvelle.

Incorporé par Acte du Parlement au printemps de 1937, Air-Canada—le service aérien national—avait pour mission d'exploiter un réseau aérien (aéroports, terrains de secours, radio-phares et services météorologiques) en voie de

construction par les soins ou avec l'aide du gouvernement canadien. En vertu de la loi le Chemin de fer national du Canada détenait toutes les actions de la corporation et fournissait plusieurs services essentiels.

Pour fins d'exploitation de ses lignes Air-Canada a créé à Winnipeg les ateliers de réparation et d'entretien les plus complets sur le Continent, a développé un système de communication particulièrement bien adapté à cette forme de transport rapide, un service de voyageurs assurant confort et sécurité à ses clients et des bureaux de circulation dans les principaux centres. Son personnel navigant et ses employés au sol ont été entraînés aux méthodes les plus modernes.

Alors qu'en 1937 le Dominion comptait très peu de pilotes habitués à voler à l'aide de radio-phares et d'instruments, Air-Canada compte aujourd'hui plus de 100 commandants et seconds, qui ont subi avec succès les difficiles épreuves de vol que la Compagnie impose. L'entraînement du personnel pour les diverses branches du service se continue sans cesse. Il s'adresse aux équipages et aux ouvriers d'atelier, aux techniciens de la radio, au personnel des aéroports et stations, aux représentants du trafic, aux hôtes, etc. A toutes fins pratiques Air-Canada est une université canadienne d'aviation civile.

Air-Canada a commencé modestement, par l'exploitation commerciale d'une ligne de 122 milles; entre Vancouver et Seattle, en septembre 1937. Durant les cinq années qui suivirent, les lignes aériennes augmentèrent au point de représenter un parcours de 4,857 milles en 1942.

En 1938, quand fut institué le premier service transcontinental de postes et messageries, le nombre de milles-payants parcourus fut de 1,122,179. A l'heure actuelle le chiffre est de 8,250,000 milles payants par année.

Le volume de courrier aérien transporté fut six fois plus considérable en 1942 qu'en 1938; celui des messageries, cinquante fois plus considérable et celui des passagers, plus de cinquante fois.

Air-Canada possède maintenant 24 bi-moteurs Lockheed équipés des moteurs Pratt & Whitney Wasp les plus modernes.

La Compagnie assure chaque jour deux envolées aller-retour entre Halifax et Vancouver, deux allers-retours entre Moncton, Sydney et Terre-Neuve, deux entre Toronto et New-York, deux entre Toronto, London et Windsor (avec raccordement pour Chicago), deux entre Lethbridge, Calgary et Edmonton, des voyages additionnels entre Toronto, Montréal, Moncton et Halifax.

En plus de maintenir de rapides services de courrier, messageries et voyageurs, de grande importance stratégique en temps de guerre comme en temps de paix, Air-Canada combat de plusieurs autres façons sur le front de l'intérieur. Ses mécaniciens revisent et entretiennent les avions de transport en service entre le Canada et la Grande-Bretagne et ses équipages prennent part aux envolées. Air-Canada est associé aux envolées transatlantique depuis la première envolée d'épreuve il y a six ans, alors que la Compagnie fit tous les arrangements pour les Imperial Airways (devenus la British Overseas Airways Corporation).

En plus d'amener l'embauchage, d'un grand nombre d'employés à Montréal pour le service transatlantique, la guerre a fait augmenter d'environ 40 pour cent le personnel dans les ateliers de la compagnie à Winnipeg. Nombre des nouveaux employés sont des femmes qui remplacent les hommes ayant obtenu un congé pour s'enrôler dans l'active. Des milliers d'instruments et d'accessoires sont revisés par Air-Canada pour le compte de l'Aviation royale canadienne, de l'Aviation royale, de la British Overseas Airways Corporation et le Plan d'entraînement du Commonwealth; les moteurs sont remis à point et les hélices remises à point; des outils sont manufacturés, des métaux sont recuits et d'autres travaux sont effectués pour nos avionneries de guerre. Air-Canada aide aux travaux de l'Institut national de recherches.

Cent soixante trois employés de la Compagnie se sont enrôlés dans la marine, l'armée et l'aviation comme pilotes, navigateurs, observateurs, techniciens, etc.

Voici un résumé, année par année, des progrès des Lignes aériennes Trans-Canada:

## 1938

Au début de l'année Air-Canada comptait 71 employés et 5 avions Lockheed Electras pouvant transporter 10 voyageurs avec pilote et son second. En décembre le personnel était de 332 et 9 Lockheed Quatorze avaient été ajoutés à la flotte. ...En 1938 le service Vancouver-Seattle fut maintenu; la poste et les messageries aériennes fonctionnèrent entre Montréal, Toronto et Vancouver et entre Lethbridge et Edmonton. ...Des hangars furent complétés à Winnipeg et Lethbridge, un autre fut commencé à Toronto. ...Une base de réparation et de revision fut installée à Winnipeg. ...Des stations avec installation radiophonique complète furent ouvertes.

## 1939

En février fut établi le service de poste et de messageries aériennes jusqu'à Calgary. ...En mars, le service de poste et de messageries de nuit fut inauguré entre Montréal, Toronto et Vancouver. ...Un mois plus tard fut inauguré le service de voyageurs sur cette route et entre Lethbridge, Calgary et Edmonton. ...Le service de poste diurne fut prolongé, en novembre, jusqu'à Moncton. ...Six Lockheed Quatorze furent achetés, portant la flotte à quinze unités. ...Les avions Electras furent vendus. ...Le hangar à Toronto fut terminé et on en construisit un autre à Montréal. ...Les travaux commencèrent au hangar de Moncton. ...Les agrandissements au hangar et aux ateliers de Winnipeg furent complétés.

## 1940

Au début de l'année le service de poste et voyageurs jusqu'à Moncton était en exploitation. ...Poste et messageries étaient transportées entre Toronto, London et Windsor à partir de juillet et en août le service des voyageurs fut institué. ...Sur la ligne transcontinentale fut ajoutée une seconde envolée quotidienne et un second voyage de jour fut quotidiennement entrepris entre Toronto, Ottawa et Montréal. ...Six Lockheed Lodestar furent achetés. ...Le hangar à Moncton fut ouvert. ...Les ateliers à Winnipeg furent agrandis pour permettre de réparer les instruments des avions militaires. ...Les quartiers généraux de l'exploitation et du trafic furent déménagés de Montréal à Winnipeg.

## 1941

En avril, le service fut étendu jusqu'à Halifax et en mai, de Toronto à New York. ...L'exploitation de la ligne Vancouver-Seattle fut discontinuée. ...Le hangar au nouvel aéroport de Montréal, à Dorval, fut terminé. ...Les ateliers de Winnipeg et Toronto furent de nouveau agrandis. ...On commença la revision et l'entretien des avions revenant de la Grande-Bretagne.

Le PRÉSIDENT: S'il n'y a pas d'autre discussion, que quelqu'un propose l'adoption de ce rapport.

## 1942

Le service fut étendu en mai jusqu'à Sydney, N.-E. et St-Jean, Terre-Neuve.—L'achat de six Lodestar porta la flotte à 24 avions.—Les Lockheed Quatorze ont été améliorés par le remplacement de leur moteur Hornet de 850 c.v. par des moteurs Wasp, à double rangée de cylindres, de 1,200 c.v.—En novembre les parcours formaient un total quotidien de 22,670 milles ou de 8,250,000 milles par année.—Les équipages d'Air-Canada participèrent aux envolées transatlantiques.—L'année établit un record pour le nombre de voya-

geurs et le volume de courrier et de colis aériens.—Air-Canada se chargea de l'exploitation du nouvel atelier construit à Winnipeg par le ministère des Munitions et approvisionnements pour la revision du matériel militaire.

## Courrier aérien (livres)

1938.....	367,734
1939.....	523,906
1940.....	927,037
1941.....	1,389,614
1942.....	2,308,812
Total.....	5,517,103

## Messageries (livres)

1938.....	7,806
1939.....	45,819
1940.....	105,788
1941.....	173,192
1942.....	362,837
Total.....	695,442

## Passagers

1938.....	2,086
1939.....	21,569
1940.....	53,180
1941.....	85,154
1942.....	104,446
Total.....	266,435

## Milles payants parcourus

1938.....	1,122,179
1939.....	2,760,090
1940.....	4,770,219
1941.....	6,384,651
1942.....	7,172,130
Total.....	22,209,269

Sur motion de l'hon. M. Hanson, appuyé par M. McCulloch, le rapport des Lignes aériennes Trans-Canada est adopté.

Le PRÉSIDENT: Je désire maintenant, au nom du Comité, remercier M. Symington pour sa courtoisie et sa franche manière de faire sa déposition. Nous passons maintenant aux chemins de fer Nationaux du Canada.

Nous allons maintenant étudier le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada; nous entendrons M. Vaughan.

M. R. C. VAUGHAN, président du conseil d'administration et des chemins de fer Nationaux du Canada, est appelé.

M. VAUGHAN: Monsieur le président, si vous le permettez, je lirai d'abord le rapport d'un bout à l'autre, puis les membres pourront poser les questions qu'ils jugeront à propos. Ce n'est là qu'une suggestion; cette manière de procéder hâterait peut-être la marche des choses; il va de soi, que je suis entièrement à la disposition du comité.

Le PRÉSIDENT: Quel est le désir du Comité à ce sujet, que M. Vaughan lise le rapport en entier et qu'on le discute ensuite, ou préférez-vous le discuter au cours de la lecture?

L'hon. M. HANSON: Je crois qu'il serait préférable de le discuter, sans cérémonie, au cours de la lecture.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. VAUGHAN:

A l'honorable J.-E. MICHAUD, C.R., M.P.,  
Ministre des Transports,  
Ottawa.

MONTRÉAL, 16 mars 1943.

Monsieur le ministre,

Conformément à la Loi Canadien-National-Canadien-Pacifique 1936, le Conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice 1942:

Le trafic, l'an dernier, a atteint un volume sans précédent. Il a transporté plus du double de marchandises qu'au cours de l'année record de la dernière guerre et plus de 40 pour cent de plus qu'en 1928, année de paix record. Le trafic des voyageurs a été de 80 pour cent plus élevé qu'en 1928. Le chemin de fer a transporté 71,545,000 tonnes de marchandises payantes et 30,363,000 voyageurs payants.

L'hon. M. HANSON: Combien de cette augmentation de 40 pour cent, ou plutôt combien du volume global d'affaires vient des divers services ou agences du gouvernement; par cela j'entends, quelle proportion est attribuable directement à la guerre?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que nous ayons des chiffres exacts sous ce rapport. Le mieux que nous puissions faire, c'est de vous donner les chiffres d'avant-guerre et les chiffres actuels.

L'hon. M. HANSON: Réellement, cela ne ferait pas l'affaire; je désire savoir ce que le gouvernement paye en dépenses de guerre, en taxes de guerre, en emprunts de guerre, pour produire cette augmentation dans le trafic et quelle est la proportion du trafic civil.

M. VAUGHAN: Une telle décomposition représenterait un travail énorme.

L'hon. M. HANSON: J'imagine que oui.

M. VAUGHAN: Il y en a de toutes provenances; le gouvernement en paye et les expéditeurs et destinataires en payent aussi. Les recettes proviennent de partout dans le pays.

L'hon. M. HANSON: En d'autres termes, la chose est impossible.

M. VAUGHAN: Je le crois, oui.

M. JACKMAN: Pourriez-vous indiquer une proportion en vous basant sur cette partie du revenu national dépensée par le gouvernement? Supposons que le gouvernement dépense cinq millions sur un total de neuf millions, cela représenterait les cinq-neuvièmes du volume global provenant de la guerre.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que ce soit aussi élevé que cela.

M. JACKMAN: Vous ne croyez pas?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que ce soit si élevé.

M. JACKMAN: D'après une estimation approximative, serait-ce la moitié?

M. VAUGHAN: Environ un tiers ou un quart.

M. PARENT: Voulez-vous dire qu'il n'y a rien dans vos livres, dans votre comptabilité, qui fasse voir les augmentations survenues dans les opérations des chemins de fer Nationaux, en regard de l'année précédente?

M. VAUGHAN: Nous avons, il va sans dire, un état de toutes les marchandises transportées, qui indique l'augmentation dans les différents genres de marchandises, mais ce serait un travail énorme que de faire l'analyse du volume d'affaires, relativement aux différentes industries au Canada, pour déterminer s'il provient de la guerre.

M. PARENT: Pourrions-nous nous procurer ces chiffres?

M. VAUGHAN: Je ne le crois pas. Ce serait impossible; cela prendrait des mois et tout un personnel de comptabilité, pour obtenir ces données.

L'hon. M. HANSON: Vous savez, je suppose, combien vous recevez directement du gouvernement?

M. VAUGHAN: Oui, nous connaissons le montant.

M. DONNELLY: Et je suppose que la même chose s'applique au trafic-passagers; vous pourriez nous dire quelle en est la proportion provenant du gouvernement?

M. VAUGHAN: Oui.

M. DONNELLY: Quant à ceux qui payent eux-mêmes, est-ce qu'il en est fait mention?

M. VAUGHAN: Non.

L'hon. M. HANSON: Avez-vous préparé une évaluation de la proportion, dans l'augmentation du trafic-marchandises et du trafic-passagers, directement attribuable au fait que le pays est en guerre?

M. VAUGHAN: Je crois que la seule manière de répondre à cette question, dans le moment, serait d'indiquer que pour une période de vingt ans la moyenne des recettes brutes a été de \$230,000,000 et l'an dernier de \$375,000,000.

L'hon. M. HANSON: De sorte qu'il serait juste de conclure qu'une forte partie de l'augmentation est attribuable à la guerre?

M. VAUGHAN: Je crois qu'il serait juste de dire qu'une forte proportion de la différence est due à la guerre.

L'hon. M. HANSON: Je crois que c'est juste. Ce ne serait pas attribuable entièrement à cela, car les gens ont plus d'argent.

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Voici un énoncé de portée générale, mais qui, je crois, est pertinent: supposons que tout le monde continue d'être employé après la guerre, y a-t-il quelque chose de particulier à l'industrie de guerre de nature à créer un volume de trafic ferroviaire beaucoup plus grand que celui de l'industrie de temps normal?

M. VAUGHAN: Je crois qu'indubitablement le volume d'affaires est plus grand par suite de la guerre qu'il ne le serait en temps normal, car il y a une foule de marchandises qui ne seraient pas produites en aussi grande quantité en temps normal.

M. JACKMAN: Nous supposons que tout le monde est employé.

M. VAUGHAN: Si tout le monde est employé et d'autres marchandises sont fabriquées, et si les gens travaillent en aussi grand nombre qu'à l'heure actuelle, je crois que nos recettes brutes se rapprocheront beaucoup de ce qu'elles sont actuellement.

M. JACKMAN: Naturellement, le volume actuel des exportations est énorme et beaucoup de marchandises transportées à longue distance.

M. VAUGHAN: Nous pourrions faire préparer un état indiquant ce que les ministères de la Défense et différents autres services du gouvernement payent.

M. JACKMAN: Le problème est véritablement de portée générale, savoir: pourvu que tout le monde soit au travail, vous attendriez-vous à ce que le volume d'affaires ferroviaires et le trafic soient aussi grands en temps normal qu'actuellement.

M. VAUGHAN: Je ne crois que nous puissions nous attendre à atteindre ce chiffre, mais nous pourrions prendre les chiffres de 1928 lorsque nous n'avions ni chômage ni guerre. Nos recettes brutes en 1928 se montaient à \$304,000,000.

M. JACKMAN: A comparer aux \$375,000,000 d'aujourd'hui.

M. VAUGHAN: Exactement.

M. JACKMAN: C'est approximatif?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Vous devez avoir tout l'outillage qu'il vous faut, probablement en trop grande quantité en comparaison de la circulation que vous pouvez espérer en temps d'après-guerre, en supposant que l'emploi ne manque pas?

M. VAUGHAN: C'est, exact. Je crois qu'il y a lieu d'être satisfait d'une recette brute de \$300,000,000.

M. JACKMAN: \$300,000,000 vous sortiraient d'une balance déficitaire, naturellement.

M. VAUGHAN: Oui, je le crois.

M. JACKMAN: Mais il vous faut au moins ce montant.

M. VAUGHAN: Oui. Evidemment, la circulation reste notre grand problème. Nous avons des dépenses générales terrifiantes et une énorme machine à faire marcher. Il nous faut en tenir en mouvement certaines parties, à perte, que les temps soient bons ou mauvais.

L'hon. M. HANSON: La difficulté qui a toujours tracassé le réseau national, à mon point de vue—et je n'exprime que mon opinion personnelle—consiste dans le fait que vous étiez encombrés de lignes non profitables.

M. VAUGHAN: C'est vrai.

L'hon. M. HANSON: C'est question d'intérêt public. Le peuple devrait se souvenir de cela lorsqu'il critique le réseau national. Quel montant avez-vous amorti pour le compte de lignes non profitables?

M. VAUGHAN: Nous n'avons rien amorti sur le capital. L'amortissement représente presque exclusivement des déficits.

L'hon. M. HANSON: Oh! oui, ce sont les déficits d'exploitation qui ont été amortis.

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Ainsi, vous avez encombré le système—et je crois qu'il faut le dire publiquement, du moins, par moi—que les chemins de fer Nationaux ont été encombrés, à toutes occasions, par le Parlement, agissant au nom du peuple, de lignes qui ont été un fardeau, qui ont été et non économiques et non profitables. Nous devrions nous rendre compte de ce fait afin d'être justes à l'égard du réseau.

M. VAUGHAN: Cette assertion est tout à fait plausible.

L'hon. M. HANSON: Sûrement, ça ne fait aucun doute, je crois. Le public, lorsqu'il critique le réseau national, perd très souvent ce point de vue. Je sais ce qui se passe dans ma propre province. Prenez toutes ces voies locales sans utilité; elle n'ont pas coûté si cher, mais c'est l'exploitation qui revient cher.

M. VAUGHAN: Prenez le cas d'une ligne en particulier, le St-Jean-Québec, qui traverse la vallée de St-Jean; nous avons dû prendre à notre charge les intérêts de ses obligations. Cette ligne avait été organisée, je crois, dans une certaine mesure, par le gouvernement du Nouveau-Brunswick. Le gouvernement fédéral l'a prise à son compte et nous avons fait une perte d'approximativement \$500,000 par an sur cette petite ligne.

L'hon. M. HANSON: Je suis surpris d'apprendre que le montant soit si élevé.

M. VAUGHAN: C'est une perte d'exploitation de \$200,000 peut-être et d'environ \$300,000 en service d'intérêts.

L'hon. M. HANSON: Et le public devrait se rendre compte que ce chemin de fer a été construit grâce à la pression exercée par le peuple lui-même. J'en sais toute l'histoire.

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Et il a été construit pour rectifier ce que l'on considérait une injustice envers la province lorsqu'on avait fait passer le transcontinental en arrière, dans les bois.

M. VAUGHAN: Nous avons pris à notre charge les intérêts sur des obligations de \$6,000,000 pour cette ligne.

L'hon. M. HANSON: Le gouvernement provincial en retient encore une partie.

M. VAUGHAN: La ligne de Gaspé d'une longueur de 200 milles est beaucoup dans le même cas. Toutes ces lignes sont entrées dans le réseau des chemins de fer Nationaux canadiens depuis sa formation.

M. DUBUC: Quel est le montant rectifié par la dépréciation?

M. VAUGHAN: Nul montant n'est ainsi rectifié.

L'hon. M. HANSON: C'est tout simplement une dette.

M. DUBUC: M. Vaughan nous a dit qu'ils avaient réduit le capital, et c'est là la perte disparue avec le capital.

L'hon. M. HANSON: Vous avez amorti le déficit d'exploitation et vous l'avez transporté de la dette du chemin de fer à la dette générale du pays.

M. VAUGHAN: Oui, avec, en plus, les intérêts débités par le gouvernement à ces déficits.

L'hon. M. HANSON: Vous n'êtes pas en état de faire la part de votre augmentation attribuable à la guerre?

M. VAUGHAN: Je crains de ne pouvoir le faire.

L'hon. M. HANSON: Elle doit être fort considérable. Si, par rapport au T.C.A. elle était de 70 p. 100, il serait assez sage de dire que l'augmentation se monterait à environ \$75,000,000, quoique je crois qu'elle soit beaucoup plus considérable.

M. VAUGHAN: Je crois qu'il y aurait lieu de dire que l'augmentation comporte un montant d'au moins \$75,000,000 attribuable à la guerre.

L'hon. M. HANSON: Le gouvernement du Canada lui-même doit payer beaucoup plus que cela dans une année.

M. DONNELLY: La moyenne a été de \$230,000,000 et elle est maintenant rendue à \$375,000,000.

M. VAUGHAN: Oui, vraiment, mais nous avons traversé des années fort déprimées depuis 1929, années qu'on ne pouvait guère appeler normales.

L'hon. M. HANSON: Evidemment.

M. HANSON (*Skeena*): Je crois que la différence entre le revenu de 1938 et celui de cette année serait la même qu'entre le temps de paix et le temps de guerre.

M. VAUGHAN: Sauf, toutefois, que 1938 n'était guère une année normale. La circulation fut moindre que normalement et il existait beaucoup de chômage en 1938.

L'hon. M. HANSON: 1937 serait une meilleure année.

M. HANSON (*Skeena*): Prenons 1937 — une des années normales.

M. VAUGHAN: Les recettes brutes atteignirent \$375,000,000, moyenne de plus de \$1,000,000 par jour. Le revenu net, moins les frais généraux, se chiffrait à \$86.6 millions, soit \$20,000,000 de plus que l'année précédente. Le surplus en espèces, après acquittement des impôts, des intérêts payés au public et au gouvernement, se montait à \$25,000,000, ou \$21,000,000 de plus qu'en 1941.

L'hon. M. HANSON: Arrêtons-nous là. Quel était votre coefficient d'exploitation?

M. VAUGHAN: Il est donné à la page 6; 76.93 pour cent.

L'hon. M. HANSON: C'est le meilleur que vous ayez jamais obtenu?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Comment soutient-il la comparaison avec les réseaux de première classe aux Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Je vous répondrai plus tard à cette question; je crois que nous avons les renseignements voulus ici quelque part.

M. JACKMAN: Pouvez-vous nous donner les proportions de frais généraux de trois ou quatre chemins de fer américains qui ont d'autres dettes que nous?

M. VAUGHAN: Nous pouvons le faire quoique ça serait probablement une comparaison injuste vu que nous n'avons pas les détails de leurs comptes.

L'hon. M. HANSON: Ont-ils un système régulier de comptabilité?

M. JACKMAN: Non, il n'en n'ont pas.

M. VAUGHAN: Nous suivons le système I.C.C. Naturellement, nous avons une foule de services subsidiaires et des opérations extérieures comme en ont les chemins de fer américains. Nous dirigeons des entreprises de messageries et de télégraphies commerciales. Les dépenses de ces compagnies sont comprises dans nos recettes et dépenses.

L'hon. M. HANSON: C'est une consolidation, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Nous ne pouvons pas nous faire une idée exacte des chemins de fer.

M. VAUGHAN: Vous le pouvez en ce qui nous concerne, Monsieur Hanson, parce que toutes ces lignes sont comprises dans les opérations ferroviaires.

L'hon. M. HANSON: Elles sont comprises dans tout le réseau du National Canadien, mais, d'après mon expérience, nous prenons les compagnies subsidiaires et affiliées séparément et dans l'ensemble ensuite.

M. VAUGHAN: Ces compagnies ne sont pas, en réalité, des filiales; pour nous, ce sont des services du chemin de fer national canadien.

L'hon. M. HANSON: Les messageries; sont-elles ainsi considérées?

M. VAUGHAN: Oui, c'est un des services du réseau. Je crois pour ce qui en est du Pacifique Canadien, les messageries du Pacifique Canadien sont une compagnie séparée, et, peut-être aussi, leur compagnie de télégraphe. Nos embranchements font partie de nos opérations ferroviaires.

L'hon. M. HANSON: Ce sont des services.

M. VAUGHAN: Oui, ils sont considérés comme services.

L'hon. M. HANSON: Depuis combien de temps en est-il ainsi?

M. VAUGHAN: Depuis nombre d'années; je ne sais pas au juste.

M. COOPER: Nos messageries sont considérées comme un des services du réseau d'après une loi spéciale du parlement. Je crois qu'il serait juste de dire qu'en tant qu'il faut considérer le caractère d'une entreprise de messageries, il vaut mieux les mettre au rang d'opérations ferroviaires qu'à celui d'une entreprise séparée.

L'hon. M. HANSON: Je ne suis pas prêt à discuter ce point de vue avec vous car je ne l'ai pas étudié. Je suis plutôt surpris que toute comparaison que vous puissiez faire entre ce système ferroviaire et tout autre système ferroviaire n'ait pas de raison d'être simplement parce que vous n'avez pas la même structure.

M. COOPER: Nous pouvons comparer, monsieur, sauf à l'égard des messageries et des télégraphes. Nos compagnies, à identité séparée, qui ne sont pas des compagnies de transport ferroviaire, ne sont pas comprises dans nos recettes ni dans nos dépenses.

L'hon. M. HANSON: Il y a des limites à ce que j'avais à l'esprit?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Le réseau comprend les messageries et les télégraphes mais non d'autres compagnies comme les houillères?

M. COOPER: C'est exact.

L'hon. M. HANSON: Sauf cette exception, elles sont semblables?

M. COOPER: On peut les comparer; et je voudrais mettre en lumière le fait que notre comptabilité s'en tient aux règlements de l'Interstate Commerce Commission.

M. DONNELLY: Iriez-vous jusqu'à dire que la proportion des frais généraux de votre compagnie soutiendrait la comparaison avec celle des lignes américaines si celles-ci avaient un tarif de marchandises différent?

M. COOPER: Je crois que oui, si elles opéraient dans les mêmes conditions géographiques, climatériques et de circulation.

M. DONNELLY: Elles ont un tarif de fret plus élevé, et la proportion ne serait pas la même.

M. VAUGHAN: Elles n'ont rien de comparable à nos conditions climatériques, et il y a tant de choses qui peuvent entrer dans une équation: les montants débités, par exemple, aux frais d'entretien ultérieur et aux amortissements; il faudrait avoir un détail de leur situation comparable au nôtre; quoiqu'il soit patent que la plupart des chemins de fer américains—du moins dans plusieurs de leurs grands réseaux—jouissent d'une moyenne de frais généraux plus basse que la nôtre. Par exemple, nous avons dû, l'an dernier, importer dans ce pays cinq millions de tonnes de charbon, et nous avons payé, en moyenne, \$3.00 la tonne en frais de transport et de douane seuls, sans compter le prix du charbon.

L'hon. M. HANSON: C'est un des handicaps. Vos taux de salaire sont-ils les mêmes ou plus bas?

M. VAUGHAN: Je crois que si vous prenez l'ensemble de ces taux, les nôtres sont peut-être un peu plus bas que les leurs.

L'hon. M. HANSON: Comment leurs taux de voyageurs se comparent-ils aux nôtres; sont-ils plus bas?

M. VAUGHAN: Je crois que leur moyenne est plus élevée que la nôtre.

L'hon. M. HANSON: Si je me souviens bien, dans certaines parties des Etats-Unis, leur taux au mille est plus élevé que celui du Canada.

M. VAUGHAN: Cela peut arriver en certains cas, mais, à tout prendre, leur taux moyen de voyageurs est plus élevé que le nôtre.

M. DONNELLY: Et leurs taux de marchandises sont beaucoup plus élevés.

M. VAUGHAN: Leur moyenne par mille-tonnage est, je crois, de 8 à 10 pour cent plus haute que la nôtre.

L'hon. M. HANSON: Je crois que c'est juste. Avant d'abandonner ce sujet, la comparaison la plus rapprochée que nous pourrions faire est avec le Pacifique Canadien, et ils n'aiment pas ça.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas qu'il soit juste de nous comparer avec le Pacifique Canadien. Il faut qu'il soit parfaitement entendu que nous nous efforçons, autant que nous le pouvons, de ne rien dire à l'égard du Pacifique Canadien. Nous sommes de bons voisins.

L'hon. M. HANSON: Et vous marchez bien ensemble.

M. VAUGHAN: Nous essayons de nous mêler de nos propres affaires sans ne rien dire d'eux, mais, d'un autre côté, je crois qu'il est injuste de nous comparer à eux à moins que vous n'avez leurs états, et comme Touche et Compagnie vérifient leurs comptes, il serait ridicule de vouloir en agir ainsi pour la bonne raison que c'est une compagnie privée et que c'est leur propre affaire.

M. DONNELLY: C'est bon d'avoir une compagnie qui surveille l'autre.

L'hon. M. HANSON: Le public inévitablement établit une comparaison entre les deux. La moyenne des frais généraux du National Canadien a été plus élevée que celle du C.P.R. J'essaye de vous aider. Vous avez des handicaps qu'ils n'ont pas. Vous avez des territoires déserts qu'ils n'ont pas.

M. VAUGHAN: Nous avons des milliers de milles de plus qu'eux à exploiter inprofitablement.

M. PARENT: Le C.P.R. reçoit beaucoup d'affaires du gouvernement.

M. JACKMAN: Monsieur le président, vous vous rappelez que, l'année dernière, dans le rapport que nous avons adressé au Parlement, nous avons recommandé l'adoption d'un système de comptabilité uniforme dans tout le pays, tout en suggérant l'ajournement de cette réforme à la fin de la guerre, pour diverses raisons, entre autres le manque de commis aux écritures. N'est-ce pas vrai?

Le PRÉSIDENT: C'est vrai.

M. JACKMAN: Car il nous faut un moyen de comparaison, pour savoir ce que font les chemins de fer Nationaux.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nos experts comptables recommandent depuis un certain nombre d'années l'adoption d'un système uniforme.

L'hon. M. HANSON: Ces experts sont Touche et Compagnie?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. VAUGHAN: Le Pacifique-Canadien peut faire mieux que nous pour plusieurs raisons. D'abord nous avons à exploiter un plus grand parcours de lignes qui ne peuvent pas donner de bénéfices. Ensuite nos charges fixes sont plus que le double des siennes; elles sont de 50 millions de dollars contre 20, en chiffres ronds. En troisième lieu, nous n'avons pas de revenus extérieurs, comme le C.P.R.

L'hon. M. HANSON: Je crois que c'est un exposé très juste. Les trois arguments sont exacts, et l'on ne doit pas vous blâmer sur ces trois points.

M. VAUGHAN: Non.

M. JACKMAN: Avant de quitter ce sujet, nous avons cette année une augmentation de \$25,000,000 dans notre excédent de caisse, par rapport à l'année dernière. Quel a été le report de l'année dernière?

M. VAUGHAN: Quand nous avons déposé devant le Comité, l'année dernière, nous avons prévu un résultat aussi bon en 1942 qu'en 1941 et un excédent de cinq ou six millions de dollars.

L'hon. M. HANSON: C'était une évaluation très prudente.

M. JACKMAN: Vous n'avez rien dit l'année dernière.

L'hon. M. HANSON: Les affaires s'accéléraient. Avez-vous atteint votre sommet?

M. VAUGHAN: Je ne le crois pas. Je ne dirai pas que nous avons atteint la limite de notre capacité de transport. Nous sommes pressés ici et là, mais je ne crois pas notre maximum de capacité atteint.

L'hon. M. HANSON: Vous accepterez un peu plus d'affaires?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Que vous puissiez le faire ou non.

M. VAUGHAN: Oui; nous cherchons toujours à augmenter nos affaires. Nous avons des difficultés avec le trafic voyageurs, aux fins de semaine.

L'hon. M. HANSON: Nous en souffrons tous. Je l'ai éprouvé moi-même.

M. NICHOLSON: Pouvez-vous évaluer le pourcentage d'augmentation auquel vous pourriez faire face avec vos installations actuelles?

M. VAUGHAN: Ce serait difficile. Cela dépendrait de la nature du trafic, et de son caractère à longue ou à courte distance.

L'hon. M. HANSON: N'est-il pas exact que vous êtes presque débordés, et qu'en acceptant un surcroît de trafic vous le feriez au risque de la sécurité, pour le service des passagers?

M. VAUGHAN: A l'heure actuelle, c'est surtout par le matériel que nos possibilités sont limitées.

L'hon. M. HANSON: Par les locomotives?

M. VAUGHAN: Locomotives et wagons, mais nous espérons nous en procurer.

M. EMMERSON: Vous pouvez avoir enregistré une légère augmentation dans certaines sections, et atteindre ailleurs le point de saturation.

M. VAUGHAN: En certaines sections, nous arrivons près de la limite, mais je ne dirai pas que nous avons atteint la limite réelle de notre capacité sur une section quelconque, en ce qui concerne le réseau. Nous sommes limités par le matériel, dans une certaine mesure.

L'hon. M. HANSON: Je suppose que dans l'Ouest vous n'atteignez pas la limite. Il ne s'y produit pas de grands mouvements?

M. VAUGHAN: Non; et la ligne que nous exploitons de Nakina, vers l'est, jusqu'à Hervey-Jonction ne fait pas beaucoup d'affaires, même aujourd'hui.

L'hon. M. HANSON: Pour une raison géographique?

M. VAUGHAN: Oui.

M. NICHOLSON: Vous avez fait beaucoup de publicité pour engager les expéditeurs à envoyer des chargements de wagons complets. Quels ont été les résultats de cette campagne?

M. VAUGHAN: Nous avons obtenu de très bons résultats. Les expéditeurs ont collaboré avec nous, ce qui a libéré un grand nombre de wagons.

M. JACKMAN: Ce n'est peut-être pas le lieu de soulever cette question, mais puisqu'on a parlé de publicité, quel est le but de la publicité conjointe que vous faites avec le C.P.? Personne n'ose critiquer vivement la publicité, peut-être à cause de nos amis de la presse, mais elle consomme une énorme quantité de bois de pulpe et ces annonces coûtent fort cher aux contribuables.

L'hon. M. HANSON: Ayez du cœur. Il faut que les journaux vivent.

M. VAUGHAN: Les réseaux ont pensé l'époque favorable à cette publicité. M. Thompson, directeur de nos relations publiques et de notre service de publicité, est ici; il pourra vous faire un exposé sur ce sujet.

M. JACKMAN: Je ne vois pas que cela rende grand service au pays. Je m'exprimerai de cette manière. Cela peut aider un peu le réseau.

M. VAUGHAN: Les réseaux ont essayé de faire connaître au public certaines de leurs difficultés, et certains efforts que nous avons accomplis pour répondre à la situation exceptionnelle.

M. JACKMAN: L'annonce était bien présentée, bien faite par le dessinateur, mais le seul message véritable qu'elle adressait au public, pour lui demander de ne pas voyager en fin de semaine, tenait en deux lignes de petits caractères; le reste était de la publicité pure.

L'hon. M. HANSON: De la propagande.

M. JACKMAN: Avez-vous augmenté vos crédits de publicité cette année, par rapport à l'année dernière? Quelle est leur importance par rapport aux années normales?

M. VAUGHAN: Nos crédits de publicité sont beaucoup moins élevés qu'au cours des années normales. Nos crédits de 1943 sont à peu près les mêmes que l'année dernière. Vous verrez à la page 18 que nos dépenses de publicité ont été de \$361,000 en 1942, contre \$555,000 en 1941.

L'hon. M. HANSON: C'est peu.

Le PRÉSIDENT: Serait-il possible d'incorporer cette ligne de Nakina dans une seconde voie transcontinentale qui relierait des terminus tels que Longlac, Port-Arthur et Winnipeg?

M. VAUGHAN: Si le commerce l'exigeait, nous pourrions diriger beaucoup plus de trafic sur la ligne de Nakina à Hervey-Jonction, mais nous pouvons transporter le trafic sur notre ligne qui descend de Nakina, par Longlac et Capreol, sur Toronto et Ottawa.

L'hon. M. HANSON: Sur cette question de publicité, les réseaux estiment sage d'entretenir de bonnes relations, non seulement avec le public mais avec la presse. D'après mes observations, portant sur un bon nombre d'années, la presse critique très peu les réseaux, sauf pour des raisons politiques. N'est-ce pas exact, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: Il est vrai que la presse nous a peu critiqués, mais je suppose que cette attitude n'avait pas de raison particulière.

L'hon. M. HANSON: Vous vous bornez à les accepter. Je connais assez bien cette technique. Je l'observe depuis de longues années.

M. HANSON (*Skeena*): Continuons.

L'hon. M. HANSON: Je voudrais pouvoir le faire dans ma carrière politique.

Le PRÉSIDENT: Nous allons continuer.

M. VAUGHAN: Les locomotives de la compagnie ont parcouru...

Le PRÉSIDENT: Vous en êtes à la page 3.

M. VAUGHAN: Je suis en avance dans mon exposé.

#### RÉSULTAT DE L'EXPLOITATION

	1942	1941	Augmentation ou diminution
Recettes d'exploitation.....	\$375,654,543 40	\$304,376,778 12	\$ 71,277,765 28
Frais d'exploitation .....	288,998,674 72	237,768,437 13	51,230,237 59
Recettes nettes d'exploitation.....	\$ 86,655,868 68	\$ 66,608,340 99	\$ 20,047,527 69
Autre revenus nets et profits et pertes....	12,610,407 85	12,247,025 13	363,382 72
Revenus nets disponibles pour les inté- rêts .....	\$ 74,045,460 83	\$ 54,361,315 86	\$ 19,684,144 97
Service de la dette due au public.....	34,949,557 92	44,698,226 88	9,748,668 96

L'hon. M. HANSON: Est-ce dû au fait que vous avez acheté une grande partie de ces titres?

M. VAUGHAN: C'est dû à cette dévolution de titres. Vous remarquerez que les prêts de l'Etat augmentent et que les emprunts publics diminuent.

Intérêts sur les prêts de l'Etat.....	\$ 14,032,634 59	\$ 5,646,762 24	\$ 8,385,872 35
Surplus de caisse.....	\$ 25,063,268 32	\$ 4,016,326 74	\$ 21,046,941 58

L'hon. M. HANSON: Que deviendrait votre excédent de 1942, dans la situation actuelle, si vous deviez payer l'impôt sur le revenu? Auriez-vous toujours un surplus?

M. VAUGHAN: Il serait réduit. Il est vrai que nous ne payons pas d'impôt sur le revenu, mais nous remettons à l'Etat tout ce que nous gagnons. Nous avons remis à l'Etat un chèque correspondant à nos 25 millions de surplus.

L'hon. M. HANSON: Je ne critique pas. Je fais simplement ressortir que le réseau national n'annoncerait pas un surplus d'une vingtaine de millions s'il était placé sur le même pied qu'une compagnie privée, avec des recettes et des dépenses du même ordre.

M. VAUGHAN: Vous pensez que des impôts comme la taxe sur les surplus de bénéfices en enlèveraient une grande partie?

L'hon. HANSON: Je pense que les lois du pays vous obligeraient à payer comme elles m'y obligent, pour soutenir l'effort de guerre.

M. VAUGHAN: Oui. Par contre, si nous étions une compagnie privée, nous n'aurions pas 50 millions de charges fixes; certains réseaux auraient été liquidés depuis longtemps, et nous aurions peut-être 15 millions de charges fixes. En outre, nous ne recevons pas de subvention pour l'exploitation des lignes de colonisation, comme les réseaux en reçoivent en Australie et en d'autres pays.

L'hon. M. HANSON: Vous déduisez l'intérêt de la dette consolidé en établissant votre bilan?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Cette question est réglée. Je reconnais qu'on vous a imposé un tas de charges, et j'éprouve de la sympathie pour votre situation; mais le public doit comprendre—j'espère que cette déclaration sera reproduite, sans suppression—que si le réseau payait l'impôt sur le revenu, son excédent de caisse, qui est très beau, disparaîtrait. En d'autres termes, vous seriez comme les autres et ne profiteriez pas de la guerre.

M. VAUGHAN: Si nous devons payer l'impôt sur le revenu, je crois qu'il monterait dans les 40 p. 100.

L'hon. M. HANSON: De vos bénéfices nets?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Cela dépend de ce que serait votre base.

M. VAUGHAN: Nous calculons que ce serait environ 40 p. 100.

L'hon. M. HANSON: Vous seriez classé comme une industrie périlicitaire dans la période de base.

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Cela n'est pas douteux.

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Vous paieriez 40 p. 100 de 25 millions, soit 10 millions.

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. NICHOLSON: Si vous aviez acquis les réseaux sur la même base qu'une compagnie privée, quelle serait la différence dans les charges fixes?

M. VAUGHAN: C'est très difficile à dire. Prenez le Pacifique-Canadien: toutes ses lignes aux Etats-Unis ont été mises sous séquestre: des lignes comme Duluth, South Shore and Atlantic; Soo line; Wisconsin Central et Spokane International. La Soo line a été mise sous séquestre, et ses charges fixes tomberont au cinquième ou au quart de ce qu'elles étaient auparavant.

L'hon. M. HANSON: Il s'est peut-être commis une faute à ce sujet; mais ni vous ni moi n'y étions.

M. VAUGHAN: Le problème ne me regardait pas.

L'hon. M. HANSON: On a invoqué la défense nationale, c'était en temps de guerre. Je ne sais si ce fut une raison ou un prétexte. La mesure n'a pas été prise parce que le pays était en guerre, mais parce qu'on a craint des répercussions sur le crédit national. Si nous avions pu prévoir parfaitement, le pays aurait peut-être agi autrement.

M. VAUGHAN: Vous vous rappelez que les titres des compagnies privées étaient garantis, soit par l'Etat fédéral soit par des gouvernements provinciaux. Il n'y avait guère le choix.

L'hon. M. HANSON: J'admets que c'était un motif supplémentaire. On ne pouvait laisser les gouvernements provinciaux faire faillite.

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: L'Etat fédéral aurait pu soutenir la crise, mais non pas les provinces.

M. VAUGHAN: Malheureusement, le fardeau est sur nos épaules, et pour toujours.

L'hon. M. HANSON: Oui, c'est une triste situation. Les obligataires ont été sauvées. Cela fournit un argument à nos amis du parti C.C.F. contre ...

M. JACKMAN: Ils ne combattent pas les fonds d'Etat.

L'hon. M. HANSON: Pas contre les fonds d'Etat.

M. JACKMAN: Quel taux payez-vous à l'Etat sur ces emprunts d'Etat qui remplacent...

M. VAUGHAN: Trois et demi pour cent.

M. JACKMAN: Quel est le taux moyen, environ, sur les titres que vous rachetez en Grande-Bretagne?

M. COOPER: Nous y viendrons plus loin dans le rapport; nous avons économisé environ un million de dollars par an grâce à la rapatriation.

L'hon. M. HANSON: C'est une bonne affaire.

M. JACKMAN: J'aimerais vous poser une question. Il s'agit de la ligne "Autres revenus nets et profits et pertes, \$12,610,407.85 contre \$12,247,025.13". C'est un pourcentage d'augmentation relativement petit si on le compare à l'augmentation des recettes nettes d'exploitation du réseau de chemin de fer. Est-ce qu'il y a des détails particuliers à faire ressortir, ou une raison quelconque expliquant pourquoi l'augmentation n'est pas aussi forte relativement que celle des recettes du réseau?

M. COOPER: Monsieur le président, nous pouvons répondre tout de suite, mais cela touche une partie du rapport à laquelle nous allons arriver bientôt.

M. VAUGHAN: Vais-je continuer?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. VAUGHAN:

Les opérations de l'année ont apporté une nouvelle preuve des grands services que rend le Réseau national à la nation. Les exigences grandissantes des forces armées, de l'industrie de guerre et de la population civile en transport, communications et autres services, ont été rencontrées à plein et la Compagnie a augmenté de façon marquée sa production de navires et de munitions.

L'un des problèmes auxquels on avait à faire face était la disposition d'un énorme trafic sans augmentation sensible de personnel et de matériel roulant, tous deux difficiles à obtenir. De nombreuses mesures furent prises pour corriger cette situation et de nouveaux records de rendement furent établis.

Par comparaison avec les records d'avant-guerre il y eut augmentation dans le nombre de milles parcourus chaque jour par les locomotives et les wagons, le chargement d'un train moyen et le tonnage transporté dans un wagon moyen.

L'hon. M. HANSON: Je n'ai pu lire à l'avance ce rapport et n'ai pu, par conséquent, l'étudier. Est-ce que l'intérêt national vous permettrait de nous dire l'état de la production de navires et de munitions par la Compagnie?

M. VAUGHAN: Je puis dire, d'une manière générale, que nous avons construit un certain nombre de dragueurs de mines et de cargos de 10,000 tonnes dans nos chantiers maritimes de la côte du Pacifique. Nous faisons des canons et des affûts mobiles de canons dans l'usine de munitions du Canadien-National, et nos ateliers produisent certains engins secrets.

Les locomotives de la Compagnie ont parcouru 90 millions de milles et un groupe important d'entre elles ont parcouru en moyenne, au cours de l'année, 375 milles par jour.

L'hon. M. HANSON: A ce rythme accéléré, avez-vous pu continuer d'entretenir votre réseau?

M. VAUGHAN: Nous avons réussi, en général, à garder toutes nos locomotives en état de servir sans danger, bien qu'il faille remettre à plus tard certaines réparations considérables, mais qui n'empêchent pas les locomotives de fonctionner.

De même, une augmentation dans le quotient d'utilisation des wagons de marchandises nous a valu 3,900 unités de plus qu'en 1939. L'acquisition de 1,163 nouveaux wagons a porté le total à 90,353.

Pour disposer de l'augmentation du trafic voyageur, le nombre et la longueur des trains ainsi que le parcours-milles quotidien des voitures ont été augmentés. Le transport des ouvriers aux usines de guerre est d'une importance grandissante. Chaque jour le Canadien-National transporte à l'aller et au retour 20,000 de ces ouvriers. Au cours de l'année ont été achetées 25 nouvelles voitures et 106 d'occasion.

M. JACKMAN: Les voitures d'occasion, les avez-vous encore achetées aux Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Oui. Nous les avons eues aux Etats-Unis, de la compagnie Pullman.

L'hon. M. HANSON: J'ai remarqué un très grand nombre de wagons en bois. Souvent je me suis demandé s'il n'était pas dangereux de s'en servir. Vous ne vous en servez évidemment pas pour les trains rapides?

M. VAUGHAN: Non.

L'hon. M. HANSON: On ne les voit que de temps à autre.

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Est-ce que ce n'est pas très dangereux?

M. VAUGHAN: Ces wagons sont toujours placés dans le train là où le danger est le moindre.

L'hon. M. HANSON: Vous les placez au bout du train.

M. VAUGHAN: Jamais nous ne mettons de wagons de bois entre des wagons d'acier.

L'hon. M. HANSON: J'espère qu'un jour nous n'aurons plus aucun wagon de bois.

M. VAUGHAN: Il y en avait très peu en service avant la guerre. Mais tous les chemins de fer ont dû employer la totalité de leurs ressources en matériel roulant.

L'hon. M. HANSON: Il y a en service sur le réseau de l'Est, entre Fredericton et Newcastle, un wagon dont on me dit que...

Le PRÉSIDENT: Plus fort, s'il vous plaît.

L'hon. M. HANSON: On me dit qu'il a été apporté de l'île et adapté à la largeur standard d'empattement, et qu'il a été construit avant la confédération.

M. DONNELLY: Il a dû venir à bord du *Mayflower*.

L'hon. M. HANSON: Oui. J'ai pensé à écrire à M. Appleton, mais après tout...

M. VAUGHAN: Nous les retirerons après la guerre.

L'hon. M. HANSON: Je ne voyagerai certes pas là dedans.

M. JACKMAN: Avez-vous eu à demander, ou les autorités ont-elles effectué une certaine amélioration des règlements du trafic ferroviaire, quant à l'utilisation du vieux matériel roulant?

M. VAUGHAN: Non.

M. JACKMAN: La Commission des transports?

M. VAUGHAN: Non. Aucun changement n'a été fait dans les mesures de sécurité imposées par la Commission des transports.

M. JACKMAN: Vous avez une disposition de l'I.C.C. à observer.

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: C'est dix ans que fixe l'I.C.C.

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Je crois que l'application en a été remise.

M. VAUGHAN: Nous posons les nouveaux freins aux wagons qui passent dans nos usines au fur et à mesure que nous obtenons les freins; nous en avons posé à un nombre étonnant de wagons. En outre, il ne nous reste à peu près plus de wagons sur bogies à barres cintrées. Tous nos wagons de marchandises roulent sur des bogies d'acier trempé.

M. JACKMAN: En ce qui concerne le chemin de fer, le plan a été réalisé comme s'il n'y avait eu aucun obstacle.

M. VAUGHAN: C'est exact; lorsque nous avons pu nous procurer les matériaux nécessaires.

L'hon. M. HANSON: C'est tout un problème que de se les procurer.

M. VAUGHAN: C'est un problème, mais nous n'avons pas eu trop de difficultés jusqu'ici.

L'hon. M. HANSON: Vous avez pu obtenir l'acier nécessaire aux terminus de Montréal.

M. FERLAND: Monsieur le président, avec votre permission j'aurais quelque chose à demander. Vous avez parlé du transport quotidien, par le Canadien-National, de 20,000 ouvriers des usines de guerre, à l'aller et au retour.

M. VAUGHAN: Oui.

M. FERLAND: Est-ce que le transport leur est accordé gratuitement?

M. VAUGHAN: Non, pour ce qui nous concerne. Nous concluons une entente avec chaque entreprise, laquelle fait de même avec ses employés.

M. FERLAND: Dans le cas de la Canadian Car and Munitions, les ouvriers venant de Montréal sont transportés gratuitement à bord de vos trains?

M. WALTON: Non. L'entreprise en question nous paie. Il a été établi un barème régulier des frais à payer, selon le nombre de wagons du train, le nombre de trains et la distance parcourue.

M. FERLAND: Les ouvriers reçoivent une passe?

M. WALTON: Je ne sais pas ce qu'est l'accord conclu entre la compagnie et ses employés, mais la compagnie nous paie selon un barème établi à l'avance, et qui est le même pour toutes les entreprises.

M. FERLAND: Mais pour voyager sur votre voie ferrée en allant au travail, il leur faut une passe de la compagnie de chemin de fer, afin de se faire reconnaître?

M. WALTON: Oui. Il leur faut établir leur identité. C'est ce qu'ils doivent faire en certains cas. Ils se font identifier, à bord du train, par le bouton-

insigne qui leur donne accès à l'usine. C'est aux autorités de l'usine, par conséquent, de voir à ce que seules les personnes autorisées puissent voyager ainsi. Mais nous ne percevons pas de prix de passages individuels.

L'hon. M. HANSON: Le coût retombe évidemment sur les individus. Ce n'est pas l'Etat qui le paie.

M. WALTON: L'une des raisons qui ont fait adopter cette méthode, c'est que plusieurs des voyages d'ouvriers à l'usine sont trop courts pour qu'il soit possible de percevoir le passage de chaque ouvrier l'un après l'autre.

L'hon. M. HANSON: En effet. Il fallait quand même assurer le transport des ouvriers à l'usine.

M. WALTON: Voilà.

M. VAUGHAN: Je puis vous énumérer quelques-uns de ces services:

Québec à Val-Rose.....	15	milles
Winnipeg à la Cordite.....	9.3	milles
Montréal à la Fairchilds.....	9.9	milles
Maisonneuve à la Cherrier.....	13.7	milles
Parkdale à Magor.....	12.14	milles
Chicoutimi à Arvida.....	5.5	milles
Prince-Rupert à Port-Edouard.....	8.6	milles

Voilà quelques-uns de nos services de transport d'ouvriers.

L'hon. M. HANSON: Ces services sont considérés comme d'intérêt national et l'Etat en assume le coût afin d'assurer la main-d'œuvre nécessaire aux usines et de maintenir leur production.

M. WALTON: Je suppose que c'est la seule manière dont les compagnies puissent faire venir leur main-d'œuvre.

M. EMMERSON: N'est-il pas vrai qu'à bord de certains de vos trains il y a plus d'un chef de train? Il vous faut des équipages de trains plus nombreux à cause du grand nombre de voyageurs.

M. WALTON: Oui, c'est vrai. Nous y avons été obligés.

M. EMMERSON: Le chef de train a un adjoint pour percevoir les billets?

M. WALTON: Il est d'usage courant, sur les diverses lignes, d'employer un "chef de train adjoint" lorsque le nombre des voyageurs dépasse un certain chiffre.

M. EMMERSON: Afin de pouvoir percevoir les billets?

M. WALTON: Oui.

M. VAUGHAN: Nous voulons être sûrs de faire payer tous les passagers.

M. EMMERSON: Pour ce qui est de l'allongement des trajets des locomotives, qu'est-ce qui se fait, par exemple pour les rapides, comme les trains rapides de marchandises et les rapides de voyageurs? Est-ce que les locomotives dépassent les limites de divisions où on les remplaçait autrefois? Est-ce qu'elles les dépassent, avec seulement un changement d'équipe à bord?

M. VAUGHAN: Oui. Par exemple, nos trains de voyageurs font toute la distance entre Montréal et Halifax avec la même locomotive.

M. EMMERSON: En est-il de même pour les trains de marchandises?

M. WALTON: Non.

M. VAUGHAN: Non, pas pour les trains de marchandises.

M. EMMERSON: Seulement les trains de voyageurs.

M. WALTON: Le transport des marchandises présente certaines difficultés que ne présente pas celui des voyageurs, par exemple les variations de capacité en tonnes, etc. En général on ne peut prolonger les trajets de locomotives pour

les trains de marchandises autant que pour les trains de voyageurs, à cause du genre de locomotive employée, et pour d'autres raisons.

L'hon. M. HANSON: Est-ce qu'il vous est possible de nettoyer les locomotives au cours du trajet?

M. WALTON: Oui. On nettoie le foyer, on refait le plein de charbon et d'eau, on change d'équipe—changement complet d'une équipe à une autre—et la locomotive repart.

L'hon. M. HANSON: Et cela réussit?

M. WALTON: Cela fonctionne bien. Il arrive, les jours de grand froid, qu'on doive changer de locomotive au cours du trajet. Mais en général tout se passe très bien. Les mécaniciens nous disent même qu'en éteignant moins souvent le feu on ralentit l'usure des tuyaux du foyer, etc.

L'hon. M. HANSON: Je connais une exception. Il y a eu un cas, si j'ai bien compris, un accident à Rivière-Jacquet ou quelque part, dû au fait que l'on n'avait pas nettoyé la locomotive à Campbellton, faute de temps; c'est du moins le rapport qui a été fait de Campbellton.

M. WALTON: Je ne me rappelle pas ce cas.

L'hon. M. HANSON: Il y eut télescopage d'un train de marchandises. Non, d'une locomotive de train de marchandises. Il vaudrait peut-être mieux que je n'en parle pas du tout, car je ne sais pas au juste de quoi il s'agissait.

M. WALTON: Je ne me rappelle pas de fait semblable.

M. VAUGHAN: Je ne me rappelle pas d'accident semblable.

L'hon. M. HANSON: Je me souviens de l'incident, mais les détails me manquent. C'est très intéressant, d'apprendre que vos locomotives font d'une seule traite tout le trajet de Halifax à Montréal.

M. WALTON: Le plus long trajet est celui de Winnipeg à Edmonton.

M. VAUGHAN: Pour être exact, la même locomotive se rend jusqu'à Jasper.

M. WALTON: Ce qui fait plus de 1,000 milles sans remisé en état.

L'hon. M. HANSON: Il n'y a aucun doute que ce sont d'excellentes locomotives.

M. VAUGHAN:

La principale contribution de la Compagnie à l'effort de guerre est le service qu'elle rend au pays en guerre dans le domaine du transport, mais tout crédit qui pourrait lui être accordé pour le succès obtenu en dépit d'une main-d'œuvre et d'un matériel réduits, doit être partagé avec le personnel de la Compagnie, ses clients et les agences gouvernementales qui ont compris d'emblée les problèmes du Réseau et lui ont accordé leur entière collaboration.

A mesure que la guerre progresse, il devient de plus en plus difficile de se procurer équipement et pièces de rechange. Le Conseil est d'opinion que les priorités qui permettent au chemin de fer de maintenir l'efficacité de son exploitation sont toujours d'une importance vitale.

M. JACKMAN: Nul doute que cette reconnaissance des services de vos employés est bien méritée, surtout si l'on tient compte du fait qu'un grand nombre d'entre eux se sont enrôlés. Il semble extraordinaire que vous puissiez maintenir vos services. L'armée vous a pris de 10,000 à 15,000 hommes et il vous faut au surplus faire face à un énorme accroissement de travail. Je me demande ce qu'il est advenu de certains vieux règlements des unions à l'effet, semblait-il, de multiplier les employés pour un même travail.

M. VAUGHAN: Je pense que M. Walton pourrait vous donner quelques faits.

M. WALTON: J'ai vu les articles de quelques revues concernant les règlements de "feather-bedding", c'est-à-dire de travail "en douce", aux Etats-Unis. Je pense qu'il y a très peu de cela au Canada. L'un de ces règlements, outre-frontière, et c'était ici et là une loi d'Etat, exige un troisième serre-frein à bord des trains. Il n'y a rien de tel ici.

L'hon. M. HANSON: Sur les trains de marchandises ou de voyageurs?

M. WALTON: Sur les trains de marchandises. Il y a d'autres règlements semblables, nuisibles à l'amélioration du service, qui n'existaient pas ici. Pour le reste, les employés ont décidé de plein gré, durant la crise, de réduire leur nombre de milles à chacun—they sont payés selon le nombre de milles qu'ils font—afin de multiplier les possibilités d'emploi. Mais cela n'existe plus du tout maintenant. Toutes les restrictions qui ont pu être établies en vue de multiplier considérablement les emplois ont été abolies—je dis bien considérablement. Il peut rester quelques endroits où il ne se fait encore qu'un minimum de travail—dans les régions isolées, il y a peut-être encore de ces restrictions.

L'hon. M. HANSON: Mais tout le relâchement a été corrigé?

M. WALTON: Oui, en général.

M. JACKMAN: Jusqu'ou un mécanicien de locomotive doit-il aller pour gagner sa paie d'une journée?

M. VAUGHAN: Leur course s'arrête normalement aux limites de divisions; mais il arrive qu'un mécanicien travaille jusqu'à seize ou dix-huit heures par jour. On lui accorde alors assez d'heures de repos pour se reposer parfaitement avant de retourner à son travail.

M. WALTON: Le trajet moyen d'un mécanicien est d'environ 150 milles, de terminus à terminus.

M. JACKMAN: Voici où je veux en venir. J'ai vu dans certains de ces articles de presse que des ouvriers, à cause du caractère arbitraire de leurs règlements, reçoivent parfois des taux déraisonnables, jusqu'au double de leur paie. Par exemple, ils font 150 milles, ou 300 milles en un jour, et s'ils réussissent à en faire 310, les 10 milles supplémentaires leur rapportent autant que les 300 autres.

M. WALTON: Non, il n'y a pas de cas semblable ici. Quant au doublement de leur paie, c'est autre chose. Si un homme, par exemple, fait 150 milles sur un train de voyageurs et qu'il faut ensuite, à cause de circonstances quelconques, le mettre immédiatement sur un train de marchandises, on considère qu'il commence une autre journée; et je ne pense pas que vous ayez grande objection à ce qu'il reçoive pour cela une seconde journée de paie.

L'hon. M. HANSON: Je trouve cela parfaitement équitable, puisqu'il commence une autre journée.

M. EMMERSON: Y a-t-il eu quelque changement apporté à l'âge de retraite obligatoire?

M. VAUGHAN: Non. L'âge de retraite obligatoire est de 65 ans; mais il faut ajouter ceci, monsieur Emmerson: à cause de notre besoin urgent de télégraphistes, d'ouvriers d'ateliers, de chefs de trains, de mécaniciens, etc., nous gardons ces employés même après la limite de 65 ans, à condition qu'ils passent un examen médical.

M. WALTON: Afin de tirer tout le parti possible de nos ressources en main-d'œuvre.

L'hon. M. HANSON: Il vous a fallu, évidemment, prendre un grand nombre de nouveaux employés, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Et je crois comprendre que vous avez employé les tout jeunes gens. Comment vous êtes-vous entendus avec le service sélectif national, à ce sujet?

M. VAUGHAN: Nous avons récemment fait, M. Coleman et moi, certaines instances auprès du ministère du Travail, au sujet du service sélectif, et je pense que nos suggestions seront acceptées; en ce cas, nous ne prévoyons aucune difficulté.

L'hon. M. HANSON: Pourriez-vous nous dire de quoi il s'agit?

M. VAUGHAN: Ce que nous avons fait, monsieur Hanson, a été de spécifier certaines positions que nous considérons comme essentielles, en déclarant que selon nous les hommes qui les détiennent ne doivent pas être appelés au service militaire.

L'hon. M. HANSON: Avez-vous fait des instances contre les enrôlements volontaires?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. EMMERSON: Et il vous a fallu effectuer certains changements au sujet de l'âge minimum des jeunes gens que vous employez?

M. WALTON: Oui. Il nous a fallu modifier la limite d'âge de façon à pouvoir accepter les nouveaux employés nécessaires.

L'hon. M. HANSON: Et cela à cause des règlements.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, si vous n'y voyez pas d'objections, nous nous réunirons de nouveau demain matin à 11 heures.

M. EDWARDS: Monsieur le président, j'aimerais déposer, pour la gouverne du Comité, les notes qui ont été échangées au sujet de l'entente internationale sur l'aviation.

Le PRÉSIDENT: Elles seront incluses dans le rapport (*Voir Appendice "A" des Procès-verbaux et témoignages du 30 mars 1943.*)

Le Comité s'ajourne à 1 heure de l'après-midi pour se réunir de nouveau à 11 heures, le lendemain 1er avril 1943.

J. P. DOYLE.

SESSION DE 1943  
CHAMBRE DES COMMUNES

---

COMITÉ PERMANENT  
DES  
**CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE**  
que l'État possède, exploite et contrôle

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES  
FASCICULE N° 3

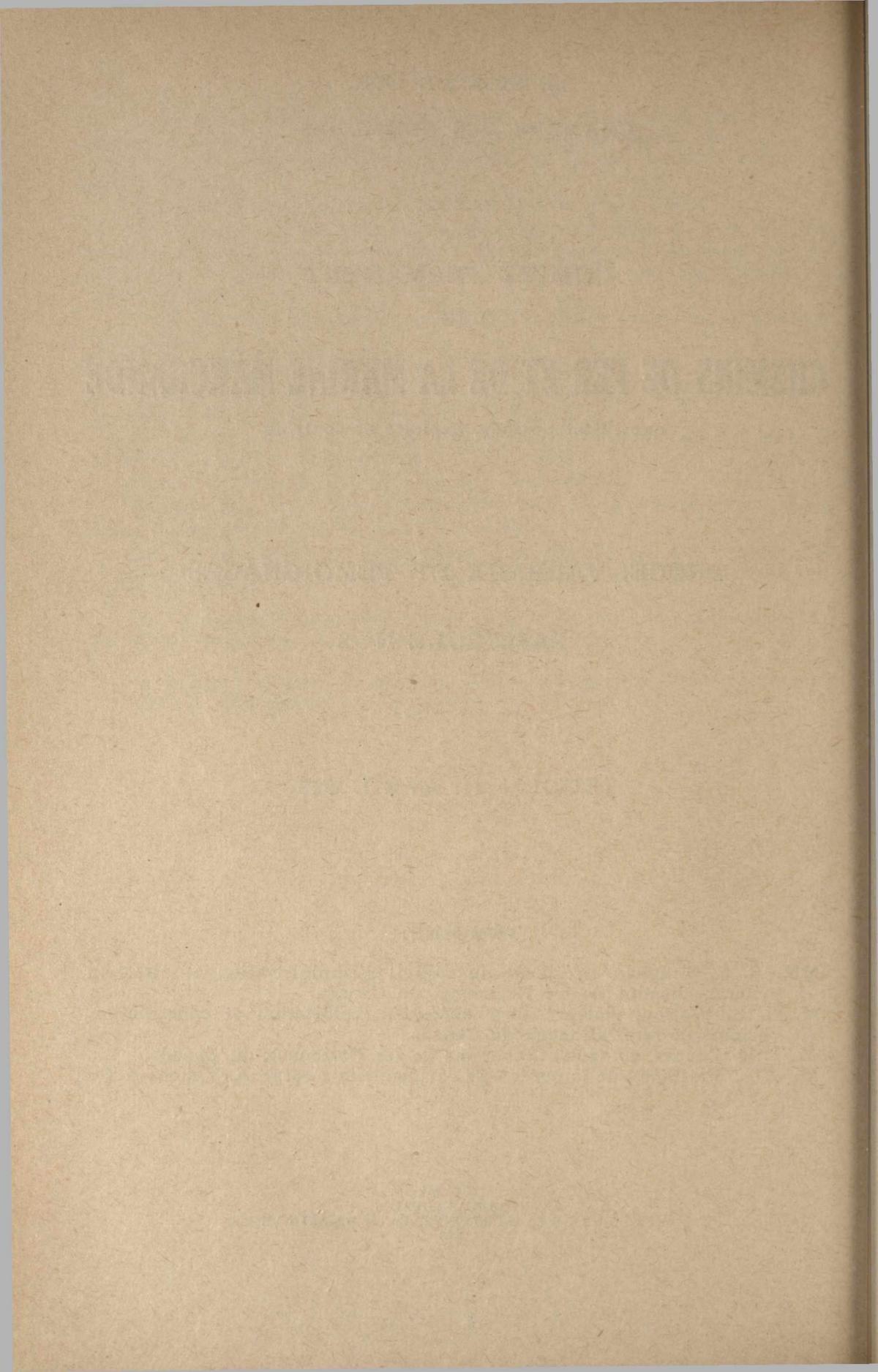
---

JEUDI le 1er AVRIL 1943

---

TÉMOINS:

- MM. R. C. Vaughan, président du conseil d'administration et directeur général, chemins de fer Nationaux du Canada.  
M. N. B. Walton, vice-président exécutif, exploitation et construction, chemins de fer Nationaux du Canada.  
M. T. H. Cooper, contrôleur, chemins de fer Nationaux du Canada.  
M. O. A. Matthews, de la maison de vérificateurs George A. Touche & Co.



## PROCÈS-VERBAUX

Le JEUDI 1er avril 1943.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle, se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. Howden.

*Présents:* MM. Donnelly, Dubuc, Durocher, Emmerson, Ferland, Gray, Hanson (*Skeena*), Hanson (*York-Sunbury*), Howden, Jackman, McCulloch, Michaud, Nicholson, Parent, Pouliot, Ross (*Middlesex-Est*) Sanderson, Shaw, Sissons.

*Sont aussi présents:* Le Commandeur C. P. Edwards, sous-ministre des Transports, R. C. Vaughan, président du conseil d'administration et directeur général des chemins de fer Nationaux du Canada, N. B. Walton, vice-président exécutif, T. H. Cooper, contrôleur, et O. A. Matthews, de la maison de vérificateurs George A. Touche & Co.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1942.

M. Vaughan est rappelé et interrogé de nouveau.

MM. Walton et Cooper sont également brièvement interrogés sur des questions se rapportant plus particulièrement à leur domaine respectif.

A 1 heure la séance est suspendue jusqu'à 4 heures du soir.

### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à 4 h. 45 sous la présidence de M. Howden.

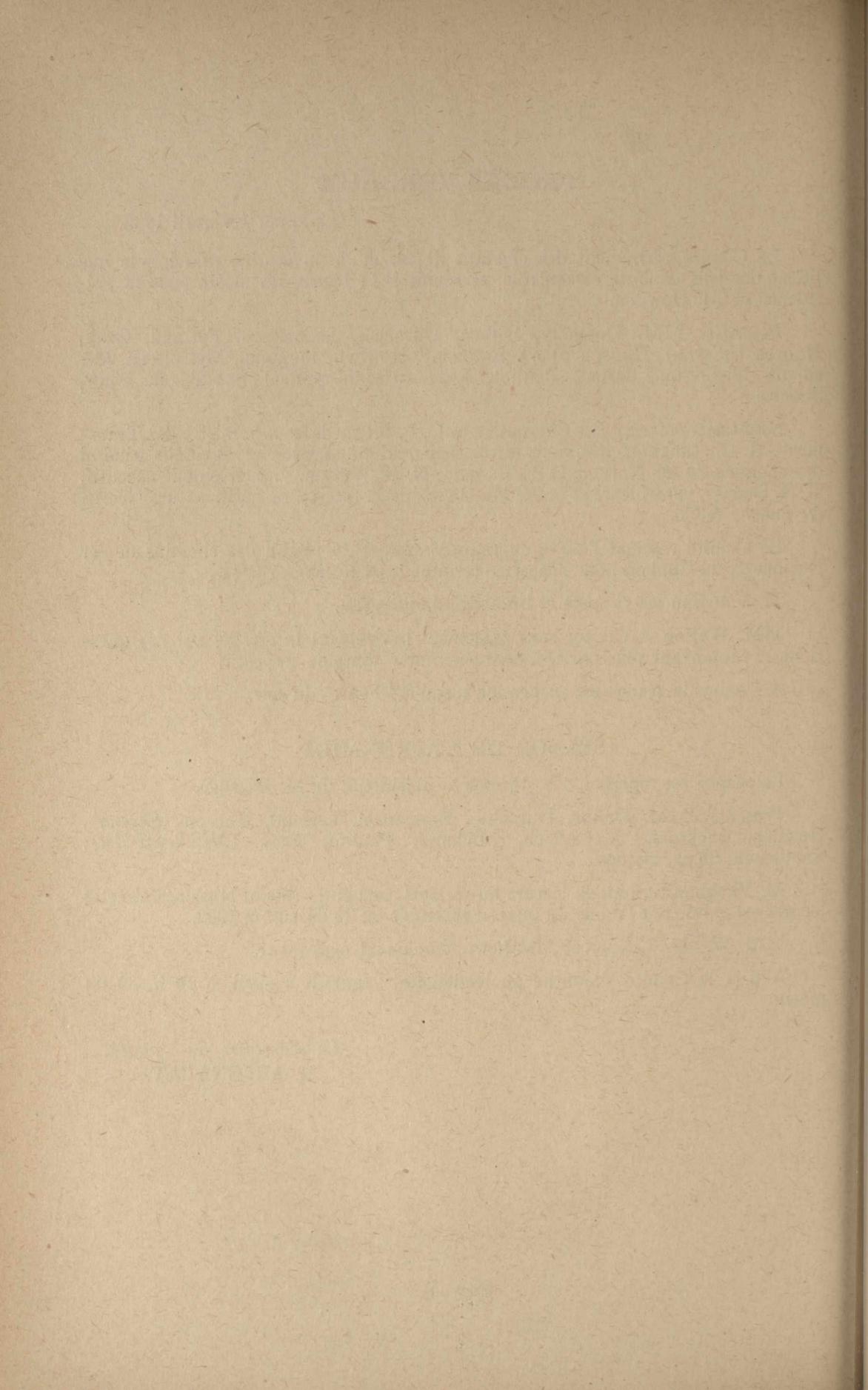
*Présents:* MM. Dubuc, Durocher, Emmerson, Ferland, Hanson (*Skeena*), Howden, Jackman, McCulloch, Michaud, Pouliot, Ross (*Middlesex-Est*), Sanderson, Shaw, Sissons.

M. Vaughan termine la lecture du rapport annuel du réseau National et cette lecture est suivie par l'étude du bilan d'ensemble au 31 décembre 1942.

MM. Walton, Cooper et Matthews témoignent également.

A 6 h. le Comité s'ajourne au lendemain, vendredi 2 avril, à 10 h. 30 du matin.

*Le secrétaire du Comité,*  
R. ARSENAULT.



## TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

le 1er avril 1943.

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

Le PRÉSIDENT: La séance est ouverte. Nous avons quorum et nous pouvons procéder. Nous discutons le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada et nous allons reprendre là où nous nous sommes arrêtés hier.

M. VAUGHAN: Je crois que nous en étions à la page 5, au haut de la page.

Le PRÉSIDENT: Oui, procédons.

M. VAUGHAN:

Pour le moment tout indique que le trafic de 1943 excédera celui de 1942. Ceci exigera un plus grand effort, mais le Conseil est confiant que le Réseau peut satisfaire aux demandes qui lui seront faites dans ce domaine.

Le chemin de fer continue à fabriquer activement du matériel de guerre, y compris des canons et des affûts. Dans les chantiers maritimes de la compagnie sont construits des cargos de 10,000 tonnes et ses cales sèches servent à réparer des océaniques.

Le nombre moyen d'employés, y compris ceux des messageries et des télégraphes, mais excluant ceux des hôtels et des compagnies filiales, était de 94,592 en 1942. La rémunération totale fut de \$177,042,773.

M. DONNELLY: Est-ce une augmentation considérable du nombre des employés?

M. VAUGHAN: Oui. En 1941, nous avons 89,536 employés, soit une augmentation d'environ 5,000 sur 1940.

M. JACKMAN: Combien ont quitté votre service pour entrer dans les forces armées. Je suppose qu'ils doivent être environ 12,000 ou 15,000?

M. VAUGHAN: Des chemins de fer seuls, quelque 10,000 se sont enrôlés dans les services armés et nous avons aussi un grand nombre de nos employés qui sont entrés au service de la marine marchande.

M. JACKMAN: Ce doit être un problème assez ardu de savoir ce que vous ferez des hommes que vous embauchez maintenant; et ce problème deviendra encore plus compliqué lorsqu'il s'agira de rétablir dans leur emploi ceux qui se sont enrôlés, à leur retour d'outre-mer. Qu'entendez-vous faire sous ce rapport?

M. VAUGHAN: C'est un problème que nous devons envisager lorsqu'il se présentera. Nous nous sommes engagés envers nos employés qui se sont enrôlés, à les accueillir une fois de retour, ajoutant que leur ancienneté n'en souffrirait pas.

M. JACKMAN: Très bien.

M. VAUGHAN: Nous leur avons promis également de protéger leurs droits à la pension.

M. JACKMAN: Très bien également. Je crois que nous sommes tous d'accord sur une politique de ce genre. Faites-vous des promesses à ceux que vous engagez maintenant au sujet de leur maintien dans le service après la guerre? Avez-vous pris des engagements?

M. VAUGHAN: Non, monsieur, nous n'avons rien promis de la sorte.

L'hon. M. HANSON: Comment les considérez-vous? Comme temporaires?

M. VAUGHAN: Comme temporaires, et si nous avons besoin d'eux après la guerre, nous en ferons des employés permanents.

L'hon. M. HANSON: Vous aurez un problème à résoudre lorsque le cas se présentera. Y avez-vous songé ou avez-vous un plan pour participer à la solution du problème du chômage, si jamais le cas se présente?

M. VAUGHAN: Nous y avons longuement songé, monsieur Hanson.

L'hon. M. HANSON: Tout ce que je puis dire, c'est que si vous avez réussi à résoudre ce problème, vous avez de la chance.

M. VAUGHAN: Une fois la guerre terminée et le besoin urgent d'hommes disparu, nos employés âgés de plus de soixante-cinq ans que nous avons gardés à notre service durant la guerre, seront mis à la retraite et il peut arriver que pour fournir un emploi à ceux qui sont plus jeunes, nous soyons forcés d'en mettre à la retraite à moins de soixante-cinq ans.

L'hon. M. HANSON: Oui, ce serait là un facteur du problème; mais ces gens peuvent encore travailler, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Me serait-il permis de poser cette question: Je comprends qu'il existe une entente avec la Railway Brotherhood qu'après six mois au service de la compagnie, l'emploi de l'ouvrier devient automatiquement permanent. Comment cette entente s'applique-t-elle durant la guerre?

M. VAUGHAN: Elle ne s'applique pas à eux,—s'il n'y a pas de travail pour eux, ils doivent être remerciés de leurs services.

M. EMMERSON: Ne conservent-ils pas leurs droits à un emploi. Ils auraient encore leur ancienneté. Si vous avez besoin de nouveaux hommes, ils auraient le premier droit à un emploi s'il y avait du travail disponible.

M. VAUGHAN: Naturellement, ils auraient la priorité sur tous ceux qui ont été engagés après eux.

M. EMMERSON: C'est ce que je comprends. Ils seraient susceptibles d'être appelés s'il y avait du travail pour eux.

M. VAUGHAN: Nous espérons que lorsque les choses redeviendront normales, nous aurons une réserve substantielle pour procéder à notre programme de réparations.

L'hon. M. HANSON: Ceci ne s'appliquerait pas aux cheminots, mais seulement qu'aux employés d'ateliers.

M. VAUGHAN: C'est exact.

L'hon. M. HANSON: Où se produit la grosse augmentation, chez les cheminots ou chez les employés d'ateliers?

M. VAUGHAN: Je vous fournirai ces chiffres, monsieur Hanson. Je crois les avoir quelque part et je vous les donnerai.

L'hon. M. HANSON: Vous admettez avec moi, n'est-ce pas, que le gros problème au pays, est la disparition du chômage après la guerre.

M. VAUGHAN: Je suis entièrement d'accord avec vous.

L'hon. M. HANSON: Qu'entendent faire les chemins de fer Nationaux de par leurs fonctions et leurs devoirs—si je puis parler ainsi—pour en arriver à ce but. J'espère que le chemin de fer, comme grande entreprise nationale, s'efforcera de contribuer à la solution de la question du travail, car, en dépit de la sécurité sociale dont on parle tant, je crois que le travail est la question fondamentale vers laquelle nous devons faire converger nos efforts au pays.

M. VAUGHAN: Je crois que vous avez raison.

L'hon. M. HANSON: Votre réseau a un rôle à jouer. Vous pouvez faire des déboursés pour de l'assurance, mais il n'y a rien pour remplacer le travail.

M. VAUGHAN: Nous regrettons d'avoir à remercier des employés de leurs services, mais lorsque nos recettes brutes diminuent, il faut réduire nos dépenses.

L'hon. M. HANSON: C'est là un problème.

M. VAUGHAN: Malheureusement, ceci entraîne automatiquement une réduction du personnel.

L'hon. M. HANSON: Evidemment, il n'y a pas de nouvelles entreprises dans lesquelles vous pouvez vous lancer; ceci est votre limite.

M. VAUGHAN: J'ignore ce que le gouvernement entend faire après la guerre, mais s'il a l'intention d'entreprendre des travaux en vue d'arriver à la solution du problème du chômage, et si des sommes déterminées sont accordées aux deux grands réseaux ferroviaires, nous verrons à ce que cet argent soit employé le plus avantageusement possible et de manière à procurer le plus possible de travail.

L'hon. M. HANSON: Oui. Ne croyez-vous pas qu'il est de votre devoir de tracer des plans dans ce sens et d'élaborer un programme pour le gouvernement?

M. VAUGHAN: De fait, monsieur Hanson, nous avons un comité qui s'occupe de cette question.

L'hon. M. HANSON: Très bien, je suis content de l'apprendre, car j'espère que cela ne sera pas laissé aux théoriciens du pays; les industriels, les hommes d'affaires doivent accomplir les 9/10 de la tâche.

Le PRÉSIDENT: Pour ce qui a trait aux remplacements, je ne crois pas qu'il y ait une grande différence si vous le faites vous-mêmes ou si vous soldez la note. Dans chaque cas, il y aurait toujours la même somme de travail. Y aurait-il une différence considérable dans le coût? Vous en coûterait-il autant de les fabriquer que de les acheter?

M. VAUGHAN: Il n'y a pas beaucoup de différence.

L'hon. M. HANSON: Si vous n'avez pas les moyens à votre disposition et que le coût soit un facteur, je crois qu'il serait préférable de ne pas vous lancer dans une nouvelle entreprise de cette nature.

M. VAUGHAN: Si nous entreprenons la production du matériel en masse, il nous faudrait des moyens additionnels, et nous ne voulons pas déboursier l'argent que cette production nécessiterait.

M. McCULLOCH: Votre matériel aura diminué considérablement.

M. VAUGHAN: Comme je le disais hier, nous maintenons notre matériel en état de service, mais nous aurons de grosses réparations à faire après la guerre.

M. McCULLOCH: Je comprends qu'il y a beaucoup d'acier que vous ne pouvez pas avoir maintenant.

M. VAUGHAN: C'est exact, il est très difficile de se procurer de l'acier.

L'hon. M. HANSON: Dans votre état financier, avez-vous le privilège d'établir une réserve pour le jour où vous serez appelés à faire ces travaux additionnels d'entretien et de réparations?

M. VAUGHAN: Cette année—du moins en 1942—nous avons mis de côté une somme de \$12,500,000 pour nos travaux de réparations remis à plus tard, somme qui a été portée aux frais d'exploitation. Cet argent sera à notre disposition pour déboursés ultérieurs et alors il ne nous sera pas nécessaire de porter cette somme de nouveau, à nos dépenses.

L'hon. M. HANSON: C'est une bonne politique. Je la crois bien fondée.

M. VAUGHAN: Oui.

M. DONNELLY: Pourriez-vous nous donner une idée du nombre d'hommes que vous avez dû employer pour travaux militaires, travaux du gouvernement?

M. VAUGHAN: La chose serait difficile. Je crois qu'il serait préférable que je dépose devant le Comité un état établissant le nombre des employés au cours

des dix dernières années ou à peu près. Pour répondre à votre question, je puis dire que notre usine de munitions, à Montréal, compte 1,900 employés.

L'hon. M. HANSON: Evidemment, tout cela finira automatiquement un jour.

M. VAUGHAN: Assurément.

L'hon. M. HANSON: C'est une filiale, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: C'est une entreprise du gouvernement.

L'hon. M. HANSON: Que vous exploitez pour lui?

M. VAUGHAN: Possédée entièrement par le gouvernement, nous touchons une redevance pour la surveillance de l'exploitation.

L'hon. M. HANSON: Vous ne considérez pas avoir la même responsabilité que pour les employés de chemin de fer, par exemple.

M. VAUGHAN: Pas du tout, bien que je puisse dire qu'au début, nous avons dû placer un certain nombre de nos employés dans cette usine pour la mettre en opération.

M. JACKMAN: Ces hommes étaient prêtés, pour ainsi dire.

M. VAUGHAN: Je veux dire des mécaniciens experts.

L'hon. M. HANSON: Quant à ceux qui travaillent dans cette usine de munitions, ont-ils des droits à l'ancienneté dans le chemin de fer?

M. VAUGHAN: Non.

M. JACKMAN: Ils sont engagés en dehors du chemin de fer?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Ce ne sont pas des employés de chemin de fer.

M. VAUGHAN: Non, mais nos employés qui ont été appelés à travailler temporairement dans cette usine ne perdront rien de leur position par rapport à la compagnie. Tous les nouveaux employés engagés ne seront pas considérés comme employés de chemin de fer.

M. JACKMAN: Me reportant au dernier paragraphe que vous venez de lire sur le nombre d'employés des compagnies filiales, ces chiffres se rapportent-ils exclusivement aux hôtels ou aux compagnies exploitées par la couronne également.

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas inclus les employés de l'usine de munitions des chemins de fer Nationaux, de la Montreal Fruit and Produce Company ou de la Montreal Stockyards...

M. JACKMAN: Mais tous les hôtels?

M. VAUGHAN: ...ou ceux de la Prince Rupert Dry Dock Company ou d'autres établissements semblables.

L'hon. M. HANSON: Vous n'incluez pas les compagnies que vous contrôlez comme filiales.

M. VAUGHAN: Non.

M. JACKMAN: Mais vous incluez les hôtels et vos filiales régulières?

M. VAUGHAN: Je demanderais à M. Cooper de répondre à cette question.

M. COOPER: Non, monsieur, nous n'incluons pas les employés engagés dans les services auxiliaires, y compris les hôtels.

M. JACKMAN: Avant d'en finir définitivement avec ce paragraphe: au sujet du rapport entre les recettes et les dépenses, est-il très difficile de trouver un terme de comparaison entre le C.N.R. au Canada ou aux Etats-Unis? Je me demandais si vous pourriez nous dire si oui ou non le C.N.R. a autant, davantage, ou moins de recettes brutes par rapport aux recettes nettes par comparaison, disons, avec le C.P.R. ou avec les grands réseaux ferroviaires américains. Quelles sont vos recettes brutes par rapport à vos recettes nettes par comparaison avec les autres réseaux ferroviaires?

M. VAUGHAN: Je crois que M. Cooper a des chiffres à ce sujet.

M. COOPER: Par comparaison avec le C.P.R. nous avons une augmentation de \$71,000,000 de recettes brutes dont \$20,000,000 ont été portés aux recettes nettes.

M. JACKMAN: C'est en l'année...

M. COOPER: C'est en 1942 comparé en 1941. Les recettes brutes du Pacifique-Canadien ont augmenté de \$36,000,000 et il a inscrit \$11,200,000 au chapitre de ses recettes nettes.

M. JACKMAN: Vos recettes brutes, avez-vous dit, s'établissaient à \$71,000,000, et à quel chiffre s'élevaient vos recettes nettes?

M. COOPER: Nos recettes nettes additionnelles étaient de \$20,000,000.

M. JACKMAN: Ainsi, le Pacifique-Canadien a reporté un tiers et vous environ 30 p. 100, un tout petit peu moins.

M. COOPER: De fait, le rapport est très semblable.

M. JACKMAN: Le Pacifique-Canadien a inscrit des recettes nettes d'un tiers de \$36,000,000, soit des recettes nettes de \$11,200,000.

M. VAUGHAN: Il est presque impossible de faire des comparaisons avec le Pacifique-Canadien à moins que nous ne sachions quels postes il inscrit dans ses dépenses, et à moins que ses dépenses ne soient tout à fait comparables aux nôtres.

M. JACKMAN: Je m'en rends compte, mais nous nous demandions s'il était possible d'établir une comparaison. Somme toute, tous ces écarts ont existé dans le passé et nous avons maintenant une guerre qui fait monter les recettes. Ne pourrions-nous pas trouver une base raisonnable de comparaison?

M. VAUGHAN: Nous n'avons aucune idée des montants qu'il a débités à l'entretien ultérieur ou aux autres comptes. Nous inscrivons aujourd'hui dans nos comptes \$24,500,000,—entretien ultérieur, nous réduisons les inventaires et inscrivons la dépréciation additionnelle et toutes sortes de choses de cette nature. Tout cela se traduit dans notre coefficient d'exploitation.

L'hon. M. HANSON: C'est une compagnie sujette aux impôts et vous pourriez vous attendre à ce qu'elle fasse payer tout ce qu'elle peut.

M. VAUGHAN: Je crois qu'elle est de taille à veiller à ses affaires.

M. JACKMAN: Si vous aviez déduit des postes à titre de réserve, par exemple, ce montant de \$24,000,00, ce serait une bonne ligne de conduite de votre part si vous inscriviez ce montant dans vos revenus dans votre état des revenus.

M. COOPER: Ah oui, tout cela figure dans notre état des revenus.

M. JACKMAN: Vous l'avez inscrit?

M. COOPER: Oui, je ne crois pas que ce que la compagnie inscrit dans ses comptes constitue un facteur quant à ce qui fait partie des recettes imposables. Par exemple, nous avons inscrit \$12,850,000 au chapitre de l'entretien ultérieur.

M. JACKMAN: Oui.

M. COOPER: Or, si nous étions aux Etats-Unis, le service du Revenu intérieur n'admettrait pas ce poste dans le calcul des recettes nettes imposables.

M. JACKMAN: Vous voulez dire qu'il ne le ferait nullement entrer en ligne de compte?

M. COOPER: Non.

L'hon. M. HANSON: Il ne l'inclurait pas?

M. COOPER: Non. Et je pourrais ajouter qu'en supposant que nous estimions ce que nous concevons être le pourcentage exact de dépréciation, le service du Revenu intérieur rétablirait le montant qu'il estime exact, et en général, les montants qu'ils fixe pour fins d'impôts sont inférieurs aux montants que le voiturier ou la compagnie juge peut-être convenables.

M. JACKMAN: En d'autres termes, vous auriez pu inscrire au chapitre des recettes nettes un plus fort montant que n'autoriserait le ministère du Revenu national, et il en résulterait que l'état que vous publiez ne serait pas conforme à votre état pour fins d'impôts. Il vous serait interdit de déduire un si fort montant, et vous devriez reporter des bénéfices plus élevés, n'est-ce pas?

M. COOPER: Non, je ne crois pas que les autorités du fisc dictent ce qui est inscrit dans les comptes de la compagnie à titre de revenus, dépenses, recettes et ainsi de suite. Pour les fins de l'impôt elles définissent ce que sont les recettes imposables et les déductions permises, et il se peut qu'elles acceptent ou non des montants que vous incluez dans vos comptes.

L'hon. M. HANSON: Ah oui. Cela ne constitue pas une mauvaise méthode. Je parle maintenant avec certaine gêne et quelque réserve. J'ai fait partie de certains conseils d'administration et je sais que nous étudions soigneusement ces choses, particulièrement les derniers comptes de l'année. Les administrateurs les examinent et interrogent aussi le service du fisc pour savoir si les comptes seront agréés des autorités de l'impôt. Ces dernières disent: ceci peut être déduit, cela peut être déduit, et nous ne cherchons jamais à inclure dans l'état des actionnaires quelque poste que nous ne sommes pas raisonnablement certains d'être acceptable aux autorités de l'impôt. Vous prenez le point de vue que les comptes qu'une compagnie privée présente aux actionnaires n'est pas contrôlée par ces facteurs.

M. COOPER: Oui, ce serait mon opinion, généralement parlant.

L'hon. M. HANSON: Pouvez-vous vous baser sur autre chose que votre opinion?

M. COOPER: Mon opinion s'appuie sur mon expérience relativement aux chemins de fer américains.

L'hon. M. HANSON: Ah, oui.

M. COOPER: Nous devons nous rendre auprès du service du revenu intérieur à Washington et y discuter ces questions.

L'hon. M. HANSON: Et il se compose de fonctionnaires endurcis.

M. COOPER: Ils le sont. Disons que nous prenions 4 p. 100 comme chiffre de dépréciation sur les locomotives. Ils pourraient nous dire que cela devrait être 2½ p. 100 et ils déduiraient de nos comptes, pour fins d'impôts, les 1½ p. 100 qu'ils jugent excessifs. En fin de compte, s'il était loisible à une compagnie de payer des impôts sur ce qu'elle conçoit être les recettes nettes, je ne sais pas comment vous seriez en mesure de financer une guerre.

L'hon. M. HANSON: Nous pouvons tirer nos propres conclusions.

M. VAUGHAN: Je crois, monsieur Hanson, que cela dépend du résultat que la compagnie veut montrer.

L'hon. M. HANSON: Quand vous faites affaires avec les autorités du fisc il est bien légitime de faire des déductions justes et raisonnables. Je tiens à dire que je n'ai jamais pensé qu'une personne commettait un crime en cherchant à payer le moins d'impôt possible.

M. COOPER: Dans le cas de nos compagnies américaines nous en sommes rendus à un point,—et je crois que la situation est générale,—où nous tenons deux séries de comptes, des comptes qui sont ceux de la corporation et des comptes qui établissent les recettes imposables.

L'hon. M. HANSON: Ce n'est pas ce dont j'ai fait l'expérience.

M. COOPER: Quant à cela, monsieur, les recettes imposables dont convient le service du Revenu intérieur sont généralement plus favorables au gouvernement que l'état de la compagnie.

L'hon. M. HANSON: C'est ce que j'en ai conclu.

M. COOPER: Aussi, quand vous dites que cela n'est pas permis ici, je crois que c'est l'opposé. Je crois que les autorités encourageraient la rédaction d'un nouvel

état de comptes pour fins d'impôts sur une base plus favorable que ne l'indiquent les comptes de la compagnie.

M. JACKMAN: Monsieur Cooper, puis-je vous poser cette question: prenons ce poste relativement à la constitution d'une réserve au chapitre des réparations et renouvellements, \$12,850,000. A votre avis, il serait interdit à une compagnie privée de faire cette déduction. Si vous n'aviez pas dépensé l'argent durant l'année courante, alors ces postes relatifs aux réparations et renouvellements ne pourraient constituer une réserve et être débités aux opérations de l'année courante avant d'établir le chiffre de vos recettes nettes?

M. COOPER: Pour fins d'impôts?

M. JACKMAN: Oui.

M. COOPER: Je ferais remarquer qu'aux Etats-Unis le service du Revenu intérieur a déjà rendu une décision sur l'entretien ultérieur. Sa décision porte que les montants inscrits dans les comptes d'un voiturier à titre d'entretien ultérieur ne seront pas reconnus comme déductions des recettes en établissant les recettes nettes imposables.

L'hon. M. HANSON: C'est une décision plutôt rigoureuse.

M. JACKMAN: Par ces temps-ci.

L'hon. M. HANSON: Quand vous avez besoin de l'entretien et vous ne pouvez pas dépenser l'argent, il biffe ce poste?

M. COOPER: Oui, monsieur.

L'hon. M. HANSON: Je crois que nos autorités du fisc sont un peu plus généreuses.

M. COOPER: J'ai ici parmi mes documents un mémoire traitant de cette question même que la American Railway Association a présenté au service du Revenu intérieur à Washington. Ce mémoire est plutôt long et je ne voudrais pas en infliger la lecture au Comité, mais si M. Hanson ou M. Jackman voulait le lire, je me ferais un plaisir de leur remettre.

L'hon. M. HANSON: J'aimerais bien le lire, mais je ne suis pas certain si je le comprendrais.

M. JACKMAN: Nous aimerions mieux avoir votre opinion à titre d'expert. Alors, à votre avis, monsieur Cooper, il est probable que le service ici rendrait une décision à peu près semblable à celle du service du Revenu intérieur des Etats-Unis?

M. COOPER: Je n'aimerais pas dire quelle attitude il pourrait prendre.

M. JACKMAN: Alors, laissez-moi vous poser cette question: croyez-vous que l'établissement de cette réserve de \$12,850,000 au chapitre des réparations et renouvellements constitue la réserve nécessaire et détermine le chiffre de l'usure pendant l'année d'exploitation 1942, ou est-ce une réserve que, en raison du fait que vous vous tirez très bien d'affaire, vous aviez constituée par crainte de l'avenir? Est-ce une réserve effective ou une réserve supplémentaire dont vous n'avez pas besoin mais que vous êtes en mesure de constituer, et vous le faites très prudemment?

M. COOPER: Je voudrais répondre à cette question. Comme comptable, je crois que la création d'une réserve par voie de débit aux frais d'exploitation est essentielle pour établir correctement les comptes de la compagnie. Je crois que s'il y a une certaine partie du coût de l'exploitation qui n'est pas payée couramment mais que les frais existent quand même, les comptes devraient refléter ce fait.

L'hon. M. HANSON: J'en conviens absolument avec vous.

M. COOPER: Quelle était l'autre partie de la question?

M. JACKMAN: Cette affirmation y répond.

M. COOPER: L'autre partie de la question visait à établir si le montant était suffisant ou convenable par rapport à l'état du matériel. Je suis certain que vous n'accepteriez pas mon opinion quant au chiffre de l'entretien ultérieur sous le rapport de l'état du matériel. C'est l'affaire des ingénieurs, des techniciens. M. Walton pourrait mieux répondre que moi à cette question.

M. WALTON: Je ferai observer que nous nous sommes donné beaucoup de peine pour établir ce que nous concevons une juste estimation à ce sujet en obtenant des rapports de nos régions quant au travail nécessairement remis pour cause de rareté de main-d'œuvre, rareté de matériaux, ou pour autre motif quel qu'il soit, tant en ce qui concerne l'entretien des voies que l'entretien du matériel, et ce chiffre que nous incorporons cette année est le résultat du relevé qu'ont effectué les chefs des divers services et régions.

L'hon. M. HANSON: Monsieur Walton, vous savez, je suppose, que notre ministère du Revenu national a fait une étude de certaines compagnies pendant une période de dix ans pour voir pourquoi elles débitaient l'entretien et les réparations à l'exploitation au lieu de les débiter aux immobilisations? Cela constitue peut-être du nouveau pour le public, mais les autorités ont chargé un personnel d'ingénieurs de faire enquête chez les compagnies de papeterie et d'examiner de près presque tous les postes d'entretien et de réparations débités à l'exploitation, ce qui est bien l'endroit, à mon avis, de s'enquérir si quelques-uns n'auraient pas dû être débités aux immobilisations. C'est une attitude plutôt sévère à prendre. Il va sans dire que vous n'êtes pas tenus de faire face à une telle situation.

M. WALTON: Non, nos méthodes sont passablement uniformisées. Quant à cela, nos livres vous sont ouverts, et c'est une pratique normale.

L'hon. M. HANSON: Je crois que vous seriez obligé de la justifier sur toute la ligne, mais il est vrai que vous n'avez pas entretenu vos embranchements d'une façon convenable pendant les années de la dépression.

M. WALTON: Nous n'avons pas amélioré notre situation du tout.

L'hon. M. HANSON: Vos embranchements se sont détériorés.

M. WALTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Cela était inévitable dans les circonstances. Vous pourriez probablement justifier d'une très forte somme.

M. VAUGHAN: Je tiendrais à préciser que nous n'avons pas pris ce montant au hasard. Nous avons étudié la question avec soin. M. Walton et ses employés se sont enquis de la chose. Nous en avons conféré ensemble et nous avons examiné tous les postes qui formaient le montant.

M. JACKMAN: Il va sans dire que si nous examinons l'annexe au rapport, nous y relevons qu'ils ont dépensé \$57,000,000 au chapitre de l'entretien des voies et des bâtisses en comparaison de \$47,000,000 l'année précédente, mais ces montants sont loin de correspondre au chiffre de la détérioration matérielle.

M. WALTON: Ces affectations ne correspondent pas au total de l'usure par suite du trafic additionnel.

M. JACKMAN: Il est fort possible, comme M. Vaughan vient de le dire, de constituer un compte assez précis et d'en arriver au chiffre de \$12,850,000. Je ne dis pas que ce chiffre soit exact, mais on peut en prouver l'exactitude raisonnablement à des gens raisonnables.

M. VAUGHAN: Je voudrais faire observer que le montant additionnel que nous avons dépensé pour l'entretien ne représente pas la différence qu'il constituerait en temps normal, parce que les salaires et l'indemnité de vie chère ont augmenté et les matériaux ont augmenté, et ces facteurs ont concouru dans une grande mesure à l'augmentation des totaux.

M. WALTON: Je voudrais tirer au net une question que M. Jackman a soulevée. Vous avez mentionné \$57,000,000 comparés à \$47,000,000. Ces \$57,000,000 comprennent l'entretien ultérieur en 1942.

M. JACKMAN: Ah! ils le comprennent.

M. WALTON: En descendant la colonne, à mi-distance, il y a \$4,350,000; si vous enlevez ce montant, vous avez un écart d'environ \$6,000,000 au lieu de \$10,000,000.

M. JACKMAN: Je crois que le réseau a bien fait de constituer une réserve pour cette fin.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous ferions peut-être mieux d'étudier le rapport quand nous y viendrons. Allons-nous continuer?

M. VAUGHAN: J'ai le relevé des employés ici si vous voulez en prendre connaissance. Je crois que le docteur Donnelly a posé cette question. Nous avons 22,435 employés à l'entretien de la voie en 1942 par comparaison avec 22,255 en 1941. Les employés préposés à l'entretien du matériel se chiffraient à 24,768 en 1942 par comparaison avec 22,608 en 1941. Puis, au service du transport, indépendamment des équipes de trains, 11,340 employés en 1942 contre 10,432 en 1941. Puis, il y a les équipes de trains et de locomotives, les conducteurs; nous comptons 15,101 employés de ces catégories en 1942 par comparaison avec 14,001 en 1941, soit un total de 94,592 en 1942 contre 89,536 en 1941.

M. WALTON: Indépendamment de ces comparaisons numériques, tout travail à court terme a été éliminé. Les hommes travaillent à service continu maintenant et cela figure en plus.

M. JACKMAN: Pour revenir à l'autre sujet que nous discutons, l'augmentation du chiffre des recettes brutes reportées aux recettes nettes semble assez comparable sans établir le pourcentage exact entre les deux grands chemins de fer de ce pays. Savez-vous comment ces chiffres se comparent à ceux de ces trois lignes aux Etats-Unis dont les recettes brutes l'emportent sur celles du Canadien-National?

M. COOPER: Je serais très heureux de vous donner un petit état établissant cette comparaison. Je ne l'ai pas en main.

M. JACKMAN: Je me rends compte que la comparaison ne serait peut-être pas tout à fait juste, mais c'est peut-être ce que nous pouvons obtenir de plus exact à ce sujet.

M. VAUGHAN: La densité de leur trafic est beaucoup plus grande. Prenez le chemin de fer Pennsylvania; il a réalisé quelque \$830,000,000 sur un parcours de 10,000 milles. Nous devons exploiter tout près de 24,000 milles pour encaisser moins de la moitié de ce montant.

L'hon. M. HANSON: Cela ne fait pas de doute. C'est un facteur très important.

M. VAUGHAN: Oui, certainement.

M. FERLAND: Monsieur Vaughan, je voudrais m'en rapporter à la question du transport et vous demander si la compagnie a décidé de rétablir les trois ou quatre trains à voyageurs quotidiens qui allaient de Montréal à Joliette et à Chicoutimi et qui ont été supprimés depuis quelque temps?

M. VAUGHAN: Cette question est à l'étude. Je crois qu'il est tout probable que ces trains circuleront de nouveau avant longtemps.

M. FERLAND: Auriez-vous la bienveillance de dire pourquoi la circulation de ces convois a été discontinuée.

M. VAUGHAN: On les a supprimés en raison de l'accumulation de marchandises pendant les grands froids. De plus, il n'y avait pas assez de locomotives dans ce territoire pour les trains réguliers à voyageurs et tous les convois additionnels de marchandises qui attendaient le départ.

L'hon. M. HANSON: C'est une situation anormale.

M. VAUGHAN: Oui, c'est une situation très anormale. La température fut excessivement rigoureuse et les arrangements à ce sujet furent pris après que

l'on en eut conféré avec le régisseur du transport. On jugea que ces arrangements s'imposaient.

M. FERLAND: On m'a appris que votre trafic a augmenté très considérablement en raison de la construction du barrage de Shipshaw et que vous devez transporter de la bauxite importée des Etats-Unis à la Aluminum Company. Vous attendez-vous à ce que cette situation s'améliore?

M. VAUGHAN: Nous comptons que le trafic de l'aluminium se maintiendra. Il y a une quantité énorme d'autres marchandises en plus de la bauxite. Nous avons constaté au cours de discussions avec les directeurs de l'Aluminum qu'il est nécessaire de transporter 170 chargements complets à Arvida chaque jour pour la fabrication de l'aluminium sans faire entrer en ligne de compte tous les articles accessoires dont la Aluminum Company a besoin en fait d'huiles, de charbon et d'autres produits. La Aluminum Company elle-même a probablement besoin d'environ 200 chargements complets chaque jour sans tenir compte de tous les besoins des quelque cent mille personnes qui demeurent entre Dolbeau et Chicoutimi.

L'hon. M. MICHAUD: Monsieur Ferland, pendant l'hiver, il a été transporté par la voie unique une moyenne de 271 wagons de marchandises par jour de Rivière-à-Pierre jusqu'à la zone de Chicoutimi. Ces marchandises sont destinées à la fois aux besoins des industries et de la population. Il faut déduire de ce chiffre trente wagons de provisions par jour qui doivent y être transportés pour alimenter la population. Vu les rampes sur un parcours de je ne sais combien de milles, une locomotive ne peut tirer que quinze wagons de marchandises. Il y a des rampes très abruptes et cela vous donne une idée pourquoi il a fallu affecter toute la force motrice au transport des marchandises pour répondre à ces besoins. En plus, le chemin de fer a été en butte aux difficultés tenant à la température.

M. VAUGHAN:

Les recettes du service des marchandises ont augmenté de \$48,870,000 ou de 20.4% sur l'année précédente. Les recettes du service des voyageurs ont augmenté de \$16,403,000 ou de 51.4%. Des augmentations équivalentes sont rapportées par d'autres services tels la poste, les messageries, les wagons-lits, les wagons-restaurants, la surestarie et les télégraphes commerciaux.

L'hon. M. HANSON: Quels sont les réseaux dont les recettes brutes dépassent les vôtres?

M. VAUGHAN: Les trois réseaux dont les recettes brutes dépassent les nôtres sont en premier lieu le Pennsylvania, deuxièmement le New York Central et troisièmement le Southern Pacific. Nous étions en troisième place jusqu'au temps où le Southern Pacific a bénéficié de tout ce trafic de guerre. Ce réseau dessert tout le territoire sur le littoral du Pacifique où un grand nombre d'industries de guerre sont établies.

A partir du 18 mars 1942, les taux de transport ont été augmentés de 6% aux Etats-Unis sur toutes les marchandises, à l'exception des produits agricoles, des bestiaux, des minerais de basse teneur (y compris le charbon), pour lesquels de plus faibles augmentations de taux ont été accordées. La Commission des transport a autorisé des augmentations équivalentes pour la proportion des tarifs, dits directs, affectant le trafic international. Le 10 février 1942, les tarifs de voyageurs ont été augmentés de 10% aux Etats-Unis.

L'hon. M. HANSON: Vous obtenez l'augmentation correspondante pour le trafic international seulement. Les chemins de fer ont-ils demandé une augmentation au Canada?

M. VAUGHAN: Non, monsieur, nous n'avons pas demandé d'augmentation.

L'hon. M. HANSON: Je pensais qu'une telle demande était en perspective.

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas demandé d'augmentation.

M. DONNELLY: Pourquoi?

M. VAUGHAN: Notre tarif moyen par tonne-mille est et a été inférieur à celui des Etats-Unis depuis plusieurs années, mais nous n'avons pas encore jugé nécessaire de demander une augmentation des taux de transport des marchandises.

L'hon. M. HANSON: Il va sans dire que vos besoins ne sont pas aussi grands. Vous n'êtes pas appelés à payer un impôt sur le revenu de \$15,000,000 à \$18,000,000. En tout cas, vous ne formulez pas de demande.

M. JACKMAN: Quels motifs aux Etats-Unis concourent à une demande et à l'octroi d'une demande en faveur d'une augmentation des taux de transport des marchandises qui ne seraient pas tout aussi valables en ce pays, monsieur Vaughan? Les conditions ne sont-elles pas à peu près les mêmes?

M. VAUGHAN: Le conseil du travail à Washington a accordé une augmentation de salaires aux employés des chemins de fer des Etats-Unis. Le coût croissant des matériaux a été considérable en ce pays-là tout comme ici. On a convenu de hausser les taux pour les compenser en partie de ces plus fortes dépenses.

M. JACKMAN: L'augmentation du coût des matériaux est commune aux deux pays?

M. VAUGHAN: Je le crois.

M. JACKMAN: L'augmentation des salaires est-elle commune?

M. VAUGHAN: Notre indemnité de vie chère contre-balance à peu près l'augmentation des salaires là-bas.

L'hon. M. HANSON: Est-ce qu'elle la contre-balance? Combien vous coûte l'indemnité de vie chère?

M. VAUGHAN: Ce renseignement figure au rapport. L'indemnité de vie chère nous a coûté \$15,548,595 l'an dernier. Nous avons payé en plus les augmentations de salaires sur nos lignes aux Etats-Unis, augmentations qui se sont établies à \$2,639,143, de sorte que notre augmentation des salaires fut effectivement de \$15,548,595 plus \$2,639,143, soit plus de \$18,000,000.

M. JACKMAN: Vous ne laissez pas entendre qu'il existe aux Etats-Unis une situation leur donnant droit à une augmentation des taux de 6 p. 100 qui n'existe pas au Canada?

M. VAUGHAN: Je préférerais ne pas faire d'observations à ce sujet.

M. JACKMAN: Je ne m'enquiers que des faits. Je n'en sais rien.

M. VAUGHAN: Le fait est qu'ils ont obtenu une augmentation, et je suppose qu'ils étaient justifiés de la demander autrement l'on n'aurait pas fait droit à leur demande.

M. JACKMAN: Je n'en doute pas. La I.C.C. ne donne rien pour rien. Quoiqu'il en soit, je demande s'il existe aux Etats-Unis, à votre connaissance,—et je suis certain que vous le savez,—une situation qui leur donne droit à une augmentation, et si la même situation n'existe pas ici?

M. VAUGHAN: Je crois que, toutes proportions gardées, la même situation existe ici.

L'hon. M. HANSON: Ce serait naturel. Quelle différence y a-t-il entre le Canada et les Etats-Unis quant aux taux de transport des grains?

M. VAUGHAN: Je ne saurais dire haut la main. Comme vous le savez, chaque boisseau de grain que nous transportons de Montréal à Halifax et à Saint-Jean se solde pour nous par une perte. Nous ne compensons même pas nos salaires et notre matériel.

M. DONNELLY: Mais sur le parcours de Montréal à Winnipeg, vous exigez virtuellement les mêmes taux qu'aux Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Je n'ai pas le tarif des taux ici.

M. DONNELLY: En direction de l'ouest, j'entends.

M. VAUGHAN: Je crois qu'il est peut-être loyal de dire que nos taux locaux à l'intérieur correspondraient à peu près aux taux des lignes américaines, mais il va sans dire que nos taux pour l'exportation sont très, très bas.

L'hon. M. HANSON: L'affirmation que vous avez faite quant au transport de Montréal aux provinces Maritimes démontre comment la situation géographique des provinces Maritimes leur porte préjudice.

M. VAUGHAN: Comme vous le savez, Portland était le port du Grand-Tronc avant la consolidation. Portland n'est qu'à 300 milles de Montréal. Nous avons détourné beaucoup de trafic aux ports canadiens et nous transportons ce grain maintenant à Saint-Jean et à Halifax,—dans le cas de Halifax, une distance de plus de 800 milles,—au même taux que nous le transportions à Portland, à une distance de 300 milles.

L'hon. M. HANSON: Il va sans dire que le gouvernement vous verse une petite subvention de ce chef.

M. VAUGHAN: Même en la faisant entrer en ligne de compte.

L'hon. M. HANSON: Le transport se fait quand même à perte?

M. VAUGHAN: Quand même à perte.

L'hon. M. HANSON: Dites-vous que vous continuez de transporter ce grain à perte nonobstant l'aide qui vous est accordée sous le régime de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. COOPER: Je puis me tromper à ce sujet, mais je pense, monsieur Hanson, que la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne s'applique qu'au transport local ou aux marchandises en provenance des provinces Maritimes.

L'hon. M. HANSON: Vous avez probablement raison. Il y a longtemps que je me suis enquis de la chose.

M. VAUGHAN:

Frais d'exploitation.—Les frais d'exploitation se sont élevés à \$288,988,000, une augmentation de \$51,230,000 ou de 21.5%. Le quotient d'exploitation a été de 76.93, le plus bas jamais obtenu.

Le bonus de vie chère, dû à la guerre, à coûté au chemin de fer \$15,549,000 dont \$13,695,000 ont été chargés aux frais d'exploitation. Les ajustements de salaires en vertu de l'entente conclue avec la main-d'œuvre ferroviaire aux Etats-Unis ont coûté au Réseau \$2,639,000 dont \$2,435,000 ont été portés aux frais d'exploitation.

L'hon. M. HANSON: Votre quotient d'exploitation s'est beaucoup amélioré?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: 72.12 en 1941.

M. COOPER: Il fut de 78.12 en 1941 et de 76.93 en 1942.

L'hon. M. HANSON: En 1940?

M. COOPER: Il fut de 81.82 en 1940; il s'est établi à 99.4 en 1931 qui marque le point culminant.

L'hon. M. HANSON: Ce fut votre point culminant. Ce fut une mauvaise année.

M. COOPER: Très mauvaise.

M. VAUGHAN: La protection contre le sabotage possible a coûté \$683,000 en 1942 contre \$552,000 en 1941. Ces frais sont absorbés par le réseau dans ses frais d'exploitation.

L'hon. M. HANSON: C'est une dépense de guerre. La nation ne l'assumerait-elle pas?

M. VAUGHAN: Nous avons fait de notre mieux pour qu'elle l'assume, mais nous n'avons pu la persuader de le faire.

M. DONNELLY: Les autres chemins sont-ils tenus d'acquitter aussi le coût de leur protection?

M. VAUGHAN: Ah, oui.

L'hon. M. HANSON: Le gouvernement a refusé d'admettre une responsabilité quelconque pour cette protection?

M. VAUGHAN: Oui. Je n'ai pas tout à fait saisi la question de M. Donnelly.

M. DONNELLY: Est-ce que le Pacifique-Canadien, par exemple, doit acquitter le coût de sa propre protection?

M. VAUGHAN: Oui, le Pacifique-Canadien doit acquitter le coût de sa propre protection, mais il ne dépense pas plus que 10 p. 100 de ce que nous affectons à cette fin parce que nous avons beaucoup plus de points vulnérables, et nous protégeons nos lignes beaucoup plus qu'il ne le fait.

L'hon. M. HANSON: Je constate que les Etats-Unis depuis leur entrée en guerre protègent les ponts et des endroits sur la frontière internationale au moyen de troupes. J'ai constaté cela une journée. Des troupes de couleur surveillaient aux frais du gouvernement le pont auquel je songe, de sorte qu'il a reconnu le principe.

M. VAUGHAN: Ils ont des arrangements différents dans différents états.

L'hon. M. HANSON: Dans différents états?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: C'est un problème national, cependant.

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Les chemins de fer des Etats-Unis reçoivent de l'aide du gouvernement qui est refusée au Canada?

M. VAUGHAN: Précisément. A certains endroits sur notre ligne dans la région de Prince-Rupert, la gendarmerie à cheval protège...

M. WALTON: Oui, il y a quelques autres régions qui sont considérées comme probablement plus dangereuses du fait que le gouvernement les a prises sous sa protection. Elles sont restreintes. Dans la plupart des cas, nous devons nous en charger à nos propres frais.

L'hon. M. HANSON: Avez-vous eu à constater des actes de sabotage?

M. VAUGHAN: Non. Je ne crois qu'il s'en soit manifesté un seul.

L'hon. M. HANSON: Il y en a eu durant la dernière guerre. On a fait sauter le pont de Vanceboro.

M. VAUGHAN: Oui, je sais.

L'hon. M. HANSON: Mais vous avez fait des instances auprès du gouvernement pour qu'il défraye une part des dépenses?

M. VAUGHAN: Oui, nous lui avons démontré que c'était une dépense qu'il devrait payer.

M. HANSON (*Skeena*): Il le fait en certains endroits.

M. WALTON: Il le fait aux endroits dangereux, mais il n'y en a que quelques-uns; pour le reste, nous devons nous en charger dans l'état actuel des choses.

M. SHAW: Avez-vous le détail de ces \$683,000 quelque part dans le rapport? Je crois que cela nous donnerait une meilleure vue d'ensemble de toute l'affaire.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que je l'aie ici, mais je puis vous le procurer.

L'hon. M. HANSON: Quel avantage en résultera-t-il?

M. VAUGHAN: Désirez-vous savoir où ces hommes travaillent?

M. SHAW: Ce que j'ai dans l'idée, monsieur le président, est ceci: on nous laisse entendre que certains ponts de lignes principales, par exemple, ont été confiés à la garde du gouvernement—du moins, les fonctionnaires du gouvernement me l'ont affirmé—et j'essayais d'attirer l'attention sur certains endroits où se trouvent des ponts qui servent de passage à une quantité considérable de charbon à vapeur. On m'a dit que la protection du gouvernement ne s'étend qu'à la ligne principale.

M. VAUGHAN: La protection fournie est très restreinte. Je doute beaucoup que le censeur veuille nous révéler les points où les sentinelles sont placées.

M. SHAW: Je ne m'attendrais pas à recevoir ces renseignements.

M. VAUGHAN: De façon générale, nous faisons le travail nous-mêmes. Je ne sais pas combien de fois le gouvernement nous a fourni des gardes, mais nous pourrions vous renseigner à ce sujet.

L'hon. M. HANSON: Le gouvernement a refusé de se rendre responsable, sauf en certains cas isolés; la direction a dû se charger de toute responsabilité et doit dire ce que le gouvernement doit faire, et nous ne pouvons l'aider davantage.

L'hon. M. MICHAUD: Il y a un comité de fonctionnaires civils et de gendarmes à qui incombe le devoir de s'occuper de la protection des points vulnérables du Canada. Les fonctionnaires civils travaillent de concert avec les gendarmes et tous les membres des ministères de défense; ils se sont entendus sur certains principes et ils ont choisi les endroits qui doivent tomber sous la protection de certaines agences.

L'hon. M. HANSON: Mais surtout aux frais des propriétaires.

L'hon. M. MICHAUD: Cela fonctionne de trois manières.

L'hon. M. HANSON: Dans ce cas, surtout aux frais du chemin de fer.

L'hon. M. MICHAUD: Oui.

L'hon. M. HANSON: Il me semble que cela devient un devoir national et que le chemin de fer devrait en être exonéré.

L'hon. M. MICHAUD: Le Comité a désigné certains endroits qui jouissent de protection aux dépens du fédéral.

M. VAUGHAN: "Réparations et renouvellements différés: Le rapport de l'an dernier signalait que la rareté de la main-d'œuvre, de matériaux de réparation et de renouvellement était évidente et serait plus grande avec la diversion, pour fins de guerre, des stocks disponibles. Les difficultés résultant de cette rareté ont augmenté au cours de l'année et les réparations et renouvellements, non immédiatement essentiels, ont dû être différés. Sur le réseau lui-même, les priorités et de rigides mesures de contrôle sur les frais d'entretien durent être appliqués, afin que la quantité limitée de main-d'œuvre et de matériel serve d'abord à maintenir le chemin de fer en état de rendre les services les plus efficaces au pays en guerre".

L'hon. M. HANSON: C'est un point important. Avez-vous porté à l'attention du gouvernement ou du ministère du Travail vos problèmes de main-d'œuvre, de manière à pouvoir maintenir le chemin de fer, pour citer vos propres paroles, "en état de rendre les services les plus efficaces au pays en guerre"?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur, nous l'avons fait. Le C.P.R. et nous avons présenté un exposé conjoint au ministère du Travail et nous avons signalé à ce ministère les fonctions particulières qui mériteraient l'exemption.

L'hon. M. HANSON: Et avec quel résultat?

M. VAUGHAN: On étudie la question.

L'hon. M. HANSON: On étudie encore?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: C'est la réponse classique.

M. JACKMAN: On voit les mots suivants, "...afin que la quantité limitée de main-d'œuvre et de matériel serve d'abord à maintenir le chemin de fer en état de rendre les services les plus efficaces au pays en guerre". Je présume qu'à votre idée il y a des choses que vous pouvez différer parce que vous pouvez vous en passer, mais qu'ordinairement vous répareriez. Vous vous saignez presque à blanc pour vous confiner strictement aux opérations nécessaires à l'effort de guerre. Je présume que c'est ainsi que vous en êtes arrivés à ce montant de \$12,850,000 pour réparations et renouvellements—matériel, qu'en temps ordinaire serait réparé dans l'intérêt de l'entretien et de la sécurité, mais dont vous pouvez, à la rigueur, vous passer et dont vous vous passez à cause de la rareté actuelle?

M. VAUGHAN: Nous avons tenu compte de tous ces détails en faisant nos calculs. Nous avons aussi un autre but en vue: nous avons voulu éviter de nous servir de tout ce qui pourrait être requis pour fins de guerre ou qui pourrait servir ailleurs, tel que le bois et autres choses; nous nous sommes efforcés de maintenir nos besoins à un strict minimum.

M. JACKMAN: Je vous saurais gré de nous donner un exemple d'une réparation quelconque, qu'en temps ordinaire, vous auriez pu effectuer au cours de l'année mais, qu'en raison de la rareté de bois et de matériaux, vous avez pu remettre à plus tard sans trop nuire à votre fonctionnement normal; et, tout de même, vos prévisions budgétaires comportent des sommes destinées au paiement de cet entretien en temps et lieu?

M. DONNELLY: Le peinturage des gares et choses semblables.

M. WALTON: Le peinturage des bâtiments et des structures d'acier, le renouvellement des rails, qui pourrait être fait mais qui peut aussi être retardé; les ouvrages de ballast. En tenant compte du nombre de locomotives requises pour la circulation, nous essayons, de toutes nos forces, de réduire notre programme de ballast sur plusieurs de nos lignes. Vous pouvez probablement appeler cela un travail à moitié fait.

M. JACKMAN: Il y a une multitude de petits détails que vous pouvez remettre à plus tard mais, qu'ordinairement, vous exécuteriez au cours de l'année?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: J'ai entendu dire qu'une compagnie de bois—du moins, une compagnie de traverses a dû fermer ses portes faute de main-d'œuvre, mais que les chemins de fer réclament des traverses à grands cris; est-ce vrai?

M. VAUGHAN: Nous recevons toutes les traverses dont nous avons besoin. Il ne nous a pas toujours été facile de les obtenir. Mais nous en avons un approvisionnement considérable en stock. Comme déjà depuis quelques années nous installons des traverses traitées à l'aide d'un procédé spécial, nous ne manquons pas autant de traverses qu'il y a dix ans.

M. DONNELLY: Quelle est la proportion de vos traverses traitées?

M. VAUGHAN: Actuellement, elle s'approche de 50 pour cent.

M. DONNELLY: Créosotées?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: C'est là une déclaration importante. Je me rappelle le temps jadis où les chemins de fer devaient construire des barricades pour arrêter les gens qui venaient leur offrir des traverses.

L'hon. M. MICHAUD: Et il n'y a pas si longtemps.

M. JACKMAN: Puisez-vous dans votre approvisionnement de traverses?

M. VAUGHAN: Non, je ne crois pas que nous ayons encore été obligés de le faire; nous en recevons assez couramment pour faire face à nos besoins.

M. JACKMAN: Pour vos besoins courants, mais, non pas, pour ceux dont vous pourriez disposer?

M. VAUGHAN: Oui. Naturellement, nous ne pouvons prévoir le montant de nos livraisons en traverses avant le printemps.

L'hon. M. HANSON: Payez-vous un prix raisonnable?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur, nous payons toujours un prix raisonnable.

M. JACKMAN: Prévoyez-vous une rareté?

L'hon. M. HANSON: Y a-t-il un plafond sur les traverses?

M. VAUGHAN: Non, il n'y en a pas. Le prix des traverses a été haussé considérablement, et cette hausse a été permise par la Commission des prix en temps de guerre.

L'hon. M. HANSON: Il me fait plaisir de constater que, pour une fois, le producteur initial a bien frappé.

M. JACKMAN: Prévoyez-vous une rareté si la guerre continue, disons, encore trois ans?

M. VAUGHAN: Je crois que si la guerre dure aussi longtemps que cela, il deviendra difficile de s'approvisionner suffisamment en traverses; alors, nous devons en prendre sur nos réserves.

M. JACKMAN: Est-ce que plusieurs de vos sources de provenance ont disparu cette année?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur, beaucoup des quelques fournisseurs en traverses que nous avions se sont, apparemment, mis dans des commerces plus profitables maintenant.

M. JACKMAN: Même, dans n'importe quel commerce, en certains cas, à cause de la rareté de la main-d'œuvre. La rareté de main-d'œuvre dans le commerce des traverses vous cause-t-elle quelque souci?

M. VAUGHAN: Non, pas en ce moment.

L'hon. M. HANSON: Le chemin de fer achète toujours ses traverses à assez bon marché, et je ne blâme pas le producteur s'il abandonne ce commerce pour un autre.

M. VAUGHAN: Il a toujours existé un certain rapport entre le prix des traverses et celui du bois.

L'hon. M. HANSON: Pas très marqué.

M. VAUGHAN: Et le marchand de traverses a toujours intérêt à obtenir un contrat de chemin de fer.

L'hon. M. HANSON: J'ai toujours pensé que c'était un refuge pour l'homme en détresse.

M. EMERSON: La perspective a changé depuis la vogue des traverses en bois dur.

M. VAUGHAN:

Pour les réparations et renouvellement non immédiatement essentiels qui durent être différés, il a été jugé sage et à propos d'établir une réserve constituée par des charges aux Frais d'exploitation. Ces charges tiennent compte du coût en relation avec les revenus de l'année courante et la réserve permet d'éviter des charges envers les revenus d'années ultérieures. Cette comptabilité est conforme aux règlements récents de l'*Interstate Commerce Commission* pour les réseaux des Etats-Unis. D'après les prévisions, calculées par les techniciens du Réseau, il a été porté à la réserve \$12,850,000 dont \$4,350,000 pour voies et superstructure et \$8,500,000 pour matériel roulant et machinerie d'ateliers.

M. JACKMAN: Oui, ces charges sont en relation directe avec le revenu; c'est justement l'idée que je cherchais à développer tout à l'heure; "ces charges tiennent compte du coût en relation avec les revenus de l'année courante...". Puis, vous continuez avec vos réserves pour voies et superstructure et vos réserves pour matériel roulant et machinerie d'ateliers.

M. COOPER: Ces choses vont ensemble, monsieur Jackman; une circulation plus intense entraîne naturellement plus d'usure et, conséquemment, une plus grande dépréciation de propriété.

L'hon. M. HANSON: Ceci semble baser sur la reconnaissance des coûts; est-ce là le principe?

M. WALTON: Ce sont réellement des coûts qui auraient été portés à l'exploitation de l'année courante si les matériaux avaient été disponibles et si le niveau de la circulation s'était maintenu à un point qui aurait permis de faire le travail; c'est bien là le tableau.

L'hon. M. HANSON: Oh! oui.

M. JACKMAN: Et vous dites encore, "cette comptabilité est conforme aux règlements récents de l'*Interstate Commerce Commission* pour les réseaux des Etats-Unis." Je croyais vous avoir entendu dire qu'on ne le permettrait pas?

M. COOPER: Les autorités ne le permettent pas pour les fins d'impôts sur le revenu, mais l'*Interstate Commerce Commission*, dans ses règlements de comptabilité, permet maintenant aux chemins de fer de porter ces montants au débit.

M. JACKMAN: Même s'ils ne sont pas déboursables maintenant?

M. COOPER: Ils dépendent de branches de gouvernement différentes.

M. JACKMAN: Je le comprends; mais vous nous faites entendre que l'*Interstate Commerce Commission* réglemeute d'une certaine manière et les autres branches, d'une autre manière; c'est difficile de suivre leur logique.

M. COOPER: L'*Interstate Commerce Commission* permet aux chemins de fer de porter au compte des dépenses les frais d'entretien différés mais le ministère du Revenu intérieur refuse d'accepter ces charges pour les fins de l'impôt sur le revenu.

M. JACKMAN: Manque de logique entre les ministères gouvernementaux —c'est un cas de pile ou face. Cela dépend, apparemment, sous quel ministère vous fonctionnez.

L'hon. M. HANSON: Avons-nous, ici, au Canada, à ce sujet, des normes établies par notre Commission des transports semblables à celles qui ont cours aux Etats-Unis? Est-ce que nos gens, ici, à la Commission des transports établissent des normes?

M. COOPER: Non; mais je ne veux pas critiquer nos autorités.

L'hon. M. HANSON: Ni moi non plus; comme vous le savez, je ne les critique jamais.

M. COOPER: Elles arrivent toujours avec environ dix ans de retard sur l'*Interstate Commerce Commission*.

L'hon. M. HANSON: En voilà une bonne. J'espère bien que les journaux ne manqueront pas de publier cela en première page.

M. HANSON (*Skeena*): Et que la chose n'échappera pas à l'attention des ministres de la Couronne.

L'hon. M. HANSON: En vérité, c'est là une déclaration renversante. Je ne doute pas de sa véracité. Lorsqu'un fonctionnaire important des chemins de fer Nationaux du Canada déclare que la Commission canadienne des transports est toujours en retard d'à peu près dix ans par rapport à son pendant américain, cela constitue un véritable réquisitoire.

M. COOPER: Je ne crois pas que nous ayons la machinerie voulue.

L'hon. M. HANSON: Ne parlez pas de machinerie, ces gens-là en monterait une; ce sont des experts dans le montage de machines. Le fait est que, d'après vous, ils ne s'occupent de leur affaire. Cette conclusion est juste.

M. COOPER: Depuis des années, nous nous efforçons de faire établir des règlements sur la comptabilité, semblables à ceux des Etats-Unis, et qui régiraient la comptabilité des chemins de fer canadiens.

L'hon. M. HANSON: Oui, et vous n'y êtes jamais parvenus.

M. COOPER: Nous, c'est-à-dire les chemins de fer Nationaux du Canada, sommes d'avis que, pour permettre de comparer les chemins de fer canadiens à ceux des Etats-Unis, nos règlements devraient être semblables, sinon identiques, à ceux de l'*Interstate Commerce Commission*; dans notre cas, il y a de plus le fait qu'une grande partie de nos voies se trouve aux Etats-Unis et qu'en conséquence, il nous faut nous conformer à leurs règlements sous le rapport de la comptabilité.

L'hon. M. HANSON: Cela se comprend facilement. J'espère que la presse donnera à cette déclaration toute la publicité qu'elle mérite.

M. VAUGHAN: Dois-je passer à la question de dépréciation?

L'hon. M. HANSON: Oui; continuez.

M. VAUGHAN:

Dépréciation.—Il est jugé désirable que la comptabilité de dépréciation du chemin de fer soit mentionnée afin qu'il soit bien compris sur quelle base les comptes ici présentés ont été établis. Dépréciation veut dire ici la perte en valeur d'utilisation des propriétés dépréciables servant à l'exploitation ferroviaire et n'ayant pas été restaurées par un entretien normal.

L'hon. M. HANSON: C'est là une bonne définition de dépréciation.

M. JACKMAN: M. Vaughan pourrait peut-être nous dire, afin que la chose soit bien comprise, ce que l'on entend par "la perte en valeur d'utilisation des propriétés dépréciables servant à l'exploitation ferroviaire et n'ayant pas été restaurées par un entretien normal". Prenons, comme exemple typique, une locomotive, ou un autre article du matériel si vous préférez.

L'hon. M. HANSON: M. Walton pourrait peut-être nous éclairer là-dessus. La chose est très intéressante et je n'en saisis pas bien toute la portée.

M. COOPER: Lorsque nous parlons de valeur d'utilisation d'une locomotive, nous n'entendons pas son prix initial.

L'hon. M. HANSON: Non.

M. COOPER: Nous voulons dire la différence entre le prix initial et la valeur comme matériel de récupération; la différence constitue la valeur d'utilisation, la valeur absorbée en service.

L'hon. M. HANSON: Vous voulez dire le temps écoulé entre l'achat et la mise au rebut?

M. COOPER: Oui. Et en comptabilité de dépréciation, nous tâchons d'amortir cette valeur de service sur la durée de service du matériel en question; voilà ce que nous entendons par comptabilité de dépréciation.

M. JACKMAN: Je crois comprendre alors que si une locomotive neuve coûte \$100,000 et que les ingénieurs estiment sa valeur comme article de rebut à \$10,000, cela laissera une valeur de \$90,000, équivalant à une dépréciation annuelle de \$9,000 si elle a une durée de dix ans.

M. COOPER: C'est bien cela. Elle serait de \$90,000 et nous la répartirions sur la période de durée en expectative de la locomotive.

L'hon. M. HANSON: C'est juste, n'est-ce pas?

M. COOPER: Rigoureusement exact. Le prix initial, évidemment, est chose connue; quant à la valeur estimative du service, c'est affaire de jugement. Nous demandons à nos ingénieurs de l'entretien ce que sera la valeur probable comme article de rebut—et je puis dire qu'en général la proportion de la valeur comme article de rebut relativement au prix initial est d'environ 8 p. 100.

L'hon. M. HANSON: C'est-à-dire, relativement à certaines catégories de matériel.

M. COOPER: Cela varie. Si l'on considère le matériel roulant comme formant un groupe, sa valeur moyenne de récupération est entre 8 et 9 p. 100 du prix original. Puis nous demandons à nos ingénieurs mécaniciens quelle est la durée probable de service du matériel en question; de cette façon, il nous est possible de calculer le pourcentage.

L'hon. M. HANSON: Dites-vous que cette formule est exacte?

M. COOPER: Oui, elle est employée par tous les chemins de fer américains, sans exception.

M. JACKMAN: J'imagine que vous devriez nous donner un aperçu des genres de propriétés auxquels s'applique votre définition de propriété dépréciable pour fins de comptabilité.

M. COOPER: Je puis dire, par exemple, que le terrain n'est pas propriété dépréciable. Le terrassement n'est pas propriété dépréciable. L'*Interstate Commerce Commission* ne range pas les rails, les traverses, le ballast, les attaches des rails, et autres objets du genre, parmi les postes de la comptabilité de dépréciation. Je crois qu'on pourrait les considérer comme dépréciables, mais ils ne sont pas considérés tels pour fins de comptabilité de dépréciation.

L'hon. M. HANSON: Il me semble que les traverses devraient l'être.

M. COOPER: Très bien, prenons les traverses. D'après la comptabilité de dépréciation lorsqu'un article est usé, on doit le rayer du compte d'immobilisation et le débiter à réserve pour dépréciation. Imaginez ce que cela représenterait de travail. Nous avons plus de 90,000,000 de traverses sur les voies des chemins de fer nationaux du Canada et s'il nous fallait passer une écriture pour chaque traverse et la rayer de notre compte d'immobilisation chaque fois qu'elle doit être remplacée, cela comporterait un travail immense exigeant une armée de comptables; nous pourrions difficilement justifier les frais de comptabilité énormes que cela nécessiterait.

L'hon. M. HANSON: Pour vous, c'est affaire de commodité.

M. COOPER: Oui, monsieur.

L'hon. M. HANSON: Je crois comprendre que le même problème existe dans l'exploitation du téléphone.

M. JACKMAN: Au sujet des traverses, lorsqu'elles sont usées, on doit les remplacer et débiter entretien?

M. COOPER: C'est bien cela.

M. JACKMAN: Ce sont là des cas de propriétés qui ne sont pas dépréciables. Vous avez aussi, va sans dire, les cas indéterminés.

M. COOPER: Il y a une différence entre les catégories de propriétés qui ne sont pas dépréciables et celles qui ne sont pas sujettes à la comptabilité de dépréciation.

L'hon. M. HANSON: Vous insistez sur la distinction.

M. COOPER: J'ai dit que le terrain n'était pas dépréciable; que les rails étaient dépréciables mais non sujets à la comptabilité de dépréciation, à cause des difficultés de comptabilité.

L'hon. M. HANSON: On en tient compte sous entretien?

M. COOPER: Oui monsieur.

L'hon. M. HANSON: Il vous faut en tenir compte d'une manière ou d'une autre.

M. COOPER: Certainement. Nos voies sont, sans aucun doute, bien entretenues. Force nous est d'y voir, car autrement nos trains devraient cesser de circuler.

M. JACKMAN: Et les édifices, les hôtels par exemple?

M. COOPER: Ils sont propriétés dépréciables mais ne sont pas sujets à la comptabilité de dépréciation, d'après les règlements de la I.C.C.

M. VAUGHAN: Nous pourrions peut-être finir ce paragraphe, qui est un énoncé de la politique des chemins de fer Nationaux du Canada relativement à la dépréciation; de cette façon, il n'y aurait pas de malentendu. Il y a eu, les années passées, devant ce Comité, de longues discussions sur cette question de comptabilité de dépréciation et nous avons cru devoir faire disparaître toute incertitude quant à notre attitude à cet égard. Je vais, si vous le permettez, poursuivre la lecture de l'énoncé.

La comptabilité doit tenir compte de telles pertes, soit au moment où la propriété est retirée du service, soit par déductions réparties sur la période d'utilisation. Dans le premier cas la comptabilité est dite à base de retrait. Dans le second l'on s'efforce de répartir la perte encourue sur chaque année fiscale pendant laquelle la propriété est en service. La différence en est donc une de temps et non d'argent.

Aux Etats-Unis, où la comptabilité ferroviaire est sous le contrôle rigide de l'*Interstate Commerce Commission*, les deux méthodes ont été appliquées concurremment. La comptabilité de retrait a été requise pour les immeubles (édifices, gares, ateliers, ponts et superstructure) et la comptabilité de dépréciation rendue obligatoire pour le matériel roulant (locomotives, wagons, équipement de service et navires). Sur les lignes du Réseau National aux Etats-Unis les règlements de la Commission sur la comptabilité ont été suivis en tout temps. Sur les lignes canadiennes la dépréciation des immeubles et du matériel a été calculée jusqu'en 1939 sur la base de retrait; mais depuis le 1er janvier 1940, le système de déduction annuelle a été adopté pour le matériel roulant, ce qui uniformise les comptes du Réseau et permet de les comparer à ceux des chemins de fer de première classe aux Etats-Unis.

Toutefois, une récente ordonnance de la Commission prescrit l'adoption par les réseaux des Etats-Unis, à partir du 1er janvier 1943, de la comptabilité dite de dépréciation pour certaines classes d'immeubles y compris les édifices, gares, ateliers, ponts, etc., mais à l'exclusion de la superstructure (rails, boulons, traverses, ballast) qui demeure sur la base de retrait. Cette ordonnance sera respectée par les lignes du Réseau aux Etats-Unis, mais ce n'est pas l'intention pour le moment de l'appliquer aux lignes canadiennes. Le changement constitue un précédent important et il semble sage d'attendre que les réseaux américains l'aient expérimenté. De toute façon, les études requises avant son adoption ici représentent une forte somme de travail pour les techniciens du Réseau et il semblerait peu sage d'entreprendre une tâche de cette nature de ce temps-ci, alors qu'il y a une besogne beaucoup plus urgente à accomplir.

L'hon. M. HANSON: Je remarque qu'au paragraphe commençant par les mots "Aux Etats-Unis, où la comptabilité ferroviaire est sous le contrôle rigide de l'*Interstate Commerce Commission*", vous dites "la comptabilité de retrait a été requise pour les immeubles (édifices, gares, ateliers, ponts et superstructure) et la comptabilité de dépréciation rendue obligatoire pour le matériel roulant (locomotives, wagons, équipement de service et navires)." Les édifices—les édifices ne seraient peut-être jamais retirés, à moins d'être détruits par incendie.

Il me semble qu'on devrait les déprécier annuellement. Je remarque que vous dites qu'ils sont sujets à la comptabilité de dépréciation, aux Etats-Unis.

M. COOPER: Durant bien des années les édifices étaient sur la base de comptabilité de retrait et, à mon sens, le changement actuel a été dicté par des problèmes fiscaux. Les chemins de fer se sont opposés, pendant trente ans, à l'application de la comptabilité de dépréciation aux immeubles, mais en 1942, lorsque les impôts sur les excédents de profits furent introduits, les chemins de fer demandèrent la permission de changer de la comptabilité de retrait à la comptabilité de dépréciation.

L'hon. M. HANSON: Pour éviter les lourds impôts, là-bas.

M. COOPER: A mon avis, ce fut la seule raison d'en agir ainsi. Ce problème fiscal n'existe pas ici; de toute façon, nous croyons qu'il est sage d'attendre pour voir quel en sera le résultat pour les chemins de fer américains — ils pourraient être en butte à toutes sortes de difficultés et être forcés de faire des ajustements; et nous avons cru bon de nous tenir à l'écart et de les laisser résoudre le problème. En tout cas, notre attitude est que, vu les conditions de guerre, il serait tout à fait déraisonnable de demander à notre service des constructions mécaniques de mettre de côté ses fonctions nécessaires, pour fournir au personnel de la comptabilité les données sur les prix initiaux, les durées estimatives de service et les valeurs de récupération, qui nous permettraient de passer d'une comptabilité à l'autre.

M. VAUGHAN: Voyez-vous, monsieur Hanson, les chemins de fer américains, au cours d'une période de plusieurs années, ont dépensé environ \$200,000,000 à faire l'estimation de leurs propriétés; et, bien qu'il leur fût permis, pendant plus de vingt ans, de se servir de la comptabilité de dépréciation, ils n'ont commencé à le faire que le 1er janvier de cette année.

L'hon. M. HANSON: Il va sans dire que le citoyen ordinaire a tenu compte, année par année, de la dépréciation de ses constructions; c'est la chose naturelle à faire.

M. JACKMAN: Monsieur Vaughan, je prend pour acquis ici que vous n'avez pas adopté la comptabilité de dépréciation employée aux Etats-Unis — je veux dire, à l'égard de propriétés telles que gares, ateliers, et autres — or, s'étend-elle à une multitude de petits articles, ce qui demande une armée de comptables — monsieur Cooper a fait allusion à cela — mais les navires, les gares, et autres du genre, sont toutes des constructions importantes. J'imagine que leur valeur moyenne se chiffrerait par milliers de dollars et que, partant, il serait plus facile de les inclure dans la comptabilité de dépréciation.

M. COOPER: Monsieur Jackman, j'apprécie les raisons qui vous portent à préférer la comptabilité de dépréciation relativement aux grosses unités de propriété. Je ne crois pas qu'elle devrait s'appliquer à une multitude de petites constructions et autres propriétés immobilières qui sont réparées, restaurées et renouvelées à l'occasion et débitées au compte de l'entretien.

M. JACKMAN: Alors, en ce qui concerne les hôtels, ils devraient certainement être sur une base de dépréciation — le sont-ils?

M. COOPER: Pas encore.

L'hon. M. HANSON: Ont-ils pu rapporter quelque chose jusqu'à maintenant?

M. JACKMAN: Mais oui, ils rapportent beaucoup d'argent. A propos, avon-nous le compte des hôtels?

M. VAUGHAN: Oui.

M. COOPER: Je désirerais ajouter, pour qu'il en soit fait mention au dossier, que la commission (*l'Interstate Commerce Commission*) exige la comptabilité de dépréciation relativement aux propriétés immobilières, mais que cela ne s'applique pas aux hôtels.

M. JACKMAN: Ils ne possèdent pas beaucoup d'hôtels.

M. COOPER: Quelle que soit la raison, cela ne s'applique pas à eux. Je ne veux pas qu'on dise que le C.N. ne se conforme pas, sous ce rapport, aux exigences de la I.C.C.

M. JACKMAN: La comptabilité de dépréciation s'applique-t-elle aux hôtels, là-bas?

M. COOPER: Je ne saurais vous le dire.

M. JACKMAN: A mon avis, je crois qu'il devrait y avoir une dépréciation pour les hôtels, d'année en année, particulièrement lorsqu'ils rapportent de l'argent, beaucoup d'argent.

M. VAUGHAN: Parmi les plus forts remboursements pour lesquels des prévisions ont été faites dans les frais d'exploitation, on remarque: \$242,000 pour l'élévateur n° 1, à Portland, Maine; \$231,000 pour la remise et les usines à Southwark Yard, St-Lambert; \$1,250,000 pour la vieille usine à wagons de la Pointe St-Charles. La prévision pour le matériel est de \$16,975,000. La prévision totale pour les frais d'entretien du matériel du chemin de fer, y compris réparations, remplacements, dépréciation et retraits, \$129,197,000. Je crois que cela laisse voir que nous n'avons pas inclus tout notre matériel.

L'hon. M. HANSON: Un instant, avez-vous discontinué vos opérations à Portland, Maine?

M. VAUGHAN: Non, monsieur, pas complètement. C'était un vieil élévateur qui n'était pas en bon état. Il avait été construit en 1897. Nous avons encore un élévateur à Portland.

L'hon. M. HANSON: Est-il encore en exploitation.

M. VAUGHAN: Il y passe encore du grain.

M. DONNELLY: Quel est le coût de cet élévateur?

M. COOPER: \$289,000. La récupération représente une valeur de \$47,000.

M. DONNELLY: Quelles étaient ses dimensions; combien de boisseaux?

M. COOPER: Si ma mémoire me sert bien, un million et demi de boisseaux, je crois.

M. EMMERSON: C'était une vieille construction en bois.

M. VAUGHAN: Oui.

Amortissement dû à la guerre: Un autre million de dollars a été chargé aux frais d'exploitation pour pourvoir après la guerre à la perte résultant du retrait de commodités servant seulement au trafic de guerre et dont l'utilité sera nulle pour fins commerciales.

L'hon. M. HANSON: Naturellement, c'est la pratique ordinaire. Je pense au bien fondé de la déclaration du ministre des Munitions et Approvisionnement sur la dépréciation de guerre. M. Cooper pourrait peut-être nous faire une déclaration à ce moment; voudrait-il nous dire ce qu'il pense de la justesse de la situation à ce sujet, du point de vue comptabilité. Personnellement, je crois fermement que tout cela devrait être déprécié.

M. COOPER: Voulez-vous dire par rapport à nos travaux de guerre?

L'hon. M. HANSON: Oui, votre dépréciation sur vos travaux de guerre. Voudriez-vous nous dire ce que vous en pensez, voudriez-vous nous dire ce que vous feriez? Il y en a qui prétendent que cela ne devrait pas être permis.

M. COOPER: Prenons, par exemple, une voie d'évitement construite à une industrie de guerre. Nous avons les frais d'installation et notre estimation de la récupération.

L'hon. M. HANSON: Dans ce cas, est-ce que le paiement est réparti sur une période définie.

M. COOPER: Non, si cette voie se trouve sur la propriété du réseau.

L'hon. M. HANSON: Vous exigez un loyer?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Très bien.

M. VAUGHAN: Je puis ajouter qu'ils doivent payer pour tout le matériel périssable, voir au ménagement et à tout ce qui s'y rapporte et nous fournissons le matériel non périssable à loyer.

L'hon. M. HANSON: C'est un contrat régulier.

M. VAUGHAN: Oui, un contrat régulier.

L'hon. M. HANSON: Mais de courte durée.

M. COOPER: C'est ce que nous pensons.

L'hon. M. HANSON: Je l'amortirais pendant la période.

M. COOPER: C'est exact.

L'hon. M. HANSON: Maintenant, voudriez-vous continuer et nous donner une justification.

M. COOPER: Dans le cas de ce tronçon que nous prenons pour exemple; supposons que le coût initial soit de \$100,000 et la récupération estimative, de \$20,000; il y a une différence de \$80,000 et je crois que cette perte devrait être débitée aux revenus créés par cette dépense.

L'hon. M. HANSON: Oui.

M. COOPER: C'est-à-dire qu'elle devrait être débitée durant la guerre. Je présume qu'après la guerre, cette commodité n'aura que faire de l'exploitation commerciale.

L'hon. M. HANSON: Si vous étiez une compagnie payant taxes vous justifieriez cela et le soutiendriez, en prenant pour théorie que cela doit être absorbé et non repris.

M. COOPER: Oui, monsieur. Je puis aussi ajouter, monsieur Hanson, qu'aux Etats-Unis, cette question est venue devant le département du Revenu de l'intérieur et on a accepté la charge comme déduction admissible. Ils exigent une période de cinq ans, mais nous amortissons ces frais en 3½ ans.

L'hon. M. HANSON: Au Canada, tout individu doit se présenter devant la Commission de dépréciation en matière de contrats de guerre; il n'en est pas de même pour vous?

M. COOPER: Non, monsieur.

L'hon. M. HANSON: Je ne vois pas pourquoi vous devriez le faire si vous ne payez pas de taxes. Le principe est assez bon, n'est-ce pas?

M. COOPER: Nous plaiderions en faveur le plus fortement possible si nous nous trouvions devant le fisc.

L'hon. M. HANSON: Je crois que j'agis de même bien que je ne sois pas un comptable.

M. VAUGHAN:

Malgré le contrôle des prix il y a eu hausse sur le prix des matériaux qui servent à l'entretien et à l'exploitation. Par exemple, les prix d'inventaire en septembre 1942 indiquent, par rapport à ceux de septembre 1939, une augmentation de \$3.48 la tonne pour le rail, de 9.4 cents pour les traverses et de \$1.02 la tonne pour le combustible à locomotive. L'index des prix pour les marchandises en magasin a augmenté de 13.5 p. 100. Une réserve d'inventaire, basée sur les stocks normaux, a été fixée à \$3,839,000 comme précaution contre les pertes qui seraient encourues si les prix revenaient à leur niveau normal à la fin de la guerre. Ici encore le but est de prendre à même les recettes de guerre les majorations dues à la guerre et d'éviter de faire porter ces majorations à la période d'après-guerre.

L'hon. M. HANSON: Ceci me paraît bien fondé et je suis fier de pouvoir vous dire que nous approuvons ce principe de taxation. Prenez le tas de bois d'une compagnie de pulpe et de papier—s'il fallait assumer une perte sur un inventaire déprécié, cela la forcerait pratiquement à discontinuer ses opérations. Je crois que ce principe est bien fondé et nous devrions prendre une période de base, disons la période après 1939, et tout surplus d'augmentation d'inventaire—j'admets que des précautions doivent être prises sous ce rapport.

M. EMMERSON: Dans le cas présent, nous avons une augmentation de prix de \$1.02 la tonne; il ne s'agit pas du prix du charbon, mais du coût du transport du charbon à l'endroit où vous le voulez.

M. VAUGHAN: Cela comprend tout, le coût de livraison à notre ligne—c'est l'augmentation moyenne du charbon livré à notre ligne.

L'hon. M. HANSON: Quelle est la situation par rapport au combustible?

M. VAUGHAN: Actuellement, elle est favorable sauf, peut-être, pour la région de l'Atlantique. Nous avons eu plus de difficulté à nous procurer du charbon dans cette région qu'à aucun autre endroit du réseau.

L'hon. M. HANSON: Il y a diminution dans la production.

M. VAUGHAN: Oui, et la demande de charbon est beaucoup plus grande.

L'hon. M. HANSON: Exactement, et je suppose qu'il est difficile d'effectuer le transport en hiver.

M. VAUGHAN: En d'autres termes, la principale raison est que la production n'a pas été suffisante pour répondre à la demande.

L'hon. M. HANSON: Vous n'effectuez plus le transport par eau?

M. VAUGHAN: Non.

L'hon. M. HANSON: C'est là votre seul moyen de transport?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Vous avez un engorgement à partir de la région du Cap-Breton, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Cela n'a pas été un facteur par rapport à l'approvisionnement de charbon.

L'hon. M. HANSON: Je suis content de l'apprendre.

M. VAUGHAN: L'an dernier, nous avons établi des installations à Pointe du Chêne en vue de soulager cet engorgement et nous pouvons transporter beaucoup de charbon par cette route.

L'hon. M. HANSON: Ce transport se fait par eau?

M. VAUGHAN: Oui, par eau. Avant la guerre, nous avons transporté de cette façon environ un million de tonnes de charbon entre Québec, Montréal, Lévis et Chicoutimi. Je ne crois pas que l'an dernier, nous ayons transporté 15,000 tonnes de charbon par eau. Avant la guerre, nous utilisions le charbon des provinces Maritimes aussi à l'ouest que Toronto et Cochrane. Maintenant, il nous faut transporter le charbon américain, par voie ferrée, jusqu'à Monk et à Rivière-du-Loup.

M. HANSON (*Skeena*): Exploitez-vous la vieille mine de charbon, aux États-Unis?

L'hon. M. HANSON: Ils ne l'abandonneront jamais. C'est une proposition payante, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Répartie sur une longue période de temps, l'exploitation a été profitable. Mais lorsqu'il arrive que nous pouvons acheter le charbon meilleur marché que nous le produisons, alors on ferme les mines et on achète le charbon.

L'hon. M. HANSON: Vous ne vous êtes jamais intéressés aux mines de charbon de la Virginie occidentale?

M. VAUGHAN: Nous achetons du charbon de la Virginie occidentale, du Kentucky occidental. De fait, nous achetons du charbon de beaucoup d'endroits aux Etats-Unis.

M. JACKMAN: Le contrôle des prix se fait-il sentir sur la plupart des matériaux nécessaires à l'entretien et à l'exploitation? Vous avez employé le mot "malgré".

M. VAUGHAN: Nous nous servons de beaucoup de matériaux pour lesquels la Commission des prix en temps de guerre a permis une augmentation. Par exemple, il y a une augmentation sensible pour les traverses, le rail et le charbon. Ce sont des facteurs importants dans les frais d'exploitation.

M. JACKMAN: De fait, le plafond général s'applique à presque tout ce que vous achetez, sauf lorsque la Commission a fait une prévision spécifique pour une augmentation.

M. VAUGHAN: Oui, mais il s'agit d'articles qui nous intéressent sérieusement. Le prix du bois a augmenté, de même ceux des traverses, du charbon et de l'acier.

M. GRAY: Je viens de quitter le comité de la Restauration et on prétend que vous n'avez pas transporté de charbon à l'est au delà de Montréal et Toronto, si vous en croyez M. MacNicol. Que répondriez-vous à ceci?

M. VAUGHAN: Nous ne pouvons pas nous procurer assez de charbon de la Nouvelle-Ecosse pour répondre à nos besoins dans les provinces Maritimes.

L'hon. M. HANSON: C'est une question de production?

M. VAUGHAN: Nous prenons au Canada toute tonne de charbon que nous pouvons avoir et qui est utilisable.

M. GRAY: Jusqu'où transportez-vous le charbon?

M. VAUGHAN: Nous transportons du charbon de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Lévis, mais nous n'en avons pas suffisamment et nous sommes forcés de transporter du charbon américain jusqu'à Rivière-du-Loup et à Monk et dans bien des cas jusqu'à Edmundston, pour répondre à nos besoins. L'an dernier, nous avons dû transporter quelque 700,000 tonnes de charbon américain jusqu'à la tête des lacs, pour nos besoins, et nous avons utilisé ce charbon jusqu'au milieu de la Saskatchewan.

M. GRAY: Vous croyez que vous utilisez le charbon canadien jusqu'à la limite?

M. VAUGHAN: Nous utilisons chaque tonne de charbon canadien que nous pouvons avoir.

M. SHAW: Prévoyez-vous des difficultés à vous procurer des Etats-Unis, le charbon dont vous avez besoin?

M. VAUGHAN: Non, à moins que les conditions ne changent beaucoup. La situation est différente à la nôtre. Leur production a beaucoup augmenté et la nôtre n'a pas augmenté pour ainsi dire.

M. SHAW: Ils n'ont pas imposé de restrictions sur l'exportation du charbon américain au Canada?

M. VAUGHAN: Non.

M. DONNELLY: Quelle proportion de charbon, aux Etats-Unis, retirez-vous de votre propre mine?

M. VAUGHAN: L'an dernier, nous avons importé des Etats-Unis environ 5,000,000 de tonnes de charbon; 1,500,000 environ provenaient de notre propre mine et la balance d'autres mines.

L'Hon. M. HANSON: Vous achèteriez du charbon canadien si vous pouviez vous le procurer?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

L'hon. M. HANSON: C'est ce que vous déclarez.

M. VAUGHAN: Nous serions contents de l'avoir.

M. NICHOLSON: Avez-vous des chiffres donnant la proportion du charbon américain et du charbon canadien que vous avez utilisée au cours des cinq dernières années?

M. VAUGHAN: J'ai des chiffres à ce sujet. En 1938, nous avons acheté 2,401,903 tonnes de charbon canadien.

M. NICHOLSON: Quels sont les chiffres pour le charbon américain, pour la même année?

M. VAUGHAN: En 1938, nous avons acheté des Etats-Unis 2,012,540 tonnes. En 1942, 4,720,257 tonnes de charbon américain et 2,847,000 tonnes de charbon canadien. Nous avons eu plus de charbon canadien en 1942 qu'en 1938; mais en 1942, nous avons eu moins de charbon canadien qu'en 1941, environ 300,000 tonnes.

M. NICHOLSON: Quelle proportion des 4,000,000 de l'an dernier provenait de votre mine aux Etats-Unis?

M. VAUGHAN: La production totale de cette mine est de 1,800,000 ou 1,900,000 tonnes, mais une grande quantité est utilisée pour nos lignes aux Etats-Unis. Environ 500,000 tonnes sont utilisées aux Etats-Unis.

L'hon. M. HANSON: Monsieur Vaughan, si vous avez complété vos chiffres quant aux quantités et au lieu d'origine, pouvez-vous nous donner une idée du coût?

M. VAUGHAN: Je puis vous donner le coût moyen, à la mine. Aux Etats-Unis, en 1938, il était de \$1.64, en 1942, de \$2.01. En 1938, le prix du charbon canadien, à la mine, était de \$3.32 et en 1942, de \$3.74.

M. EMMERSON: Est-ce le prix à l'endroit de livraison, à l'entrée de la mine?

M. VAUGHAN: Oui, livré à nous, en wagon, à la mine.

L'hon. M. HANSON: Où la livraison est faite?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Relativement au B.T.U., quelle est la comparaison?

M. VAUGHAN: Règle générale, le charbon américain est de qualité supérieure au charbon canadien.

L'hon. M. HANSON: Avez-vous des chiffres à ce sujet?

M. VAUGHAN: Non, je n'ai pas de chiffres sous ce rapport. Comme vous le savez, il y a certaines mines, dans les provinces Maritimes et aussi dans l'Ouest canadien, qui produisent un charbon de bonne qualité, mais par contre il y en a un grand nombre qui produisent un charbon de qualité inférieure.

M. JACKMAN: Quels sont les prix canadiens?

M. VAUGHAN: En 1942, le prix moyen du charbon canadien était de \$3.74 et celui du charbon américain, de \$2.01.

L'hon. M. HANSON: Presque le double.

M. NICHOLSON: Avez-vous une estimation approximative du B.T.U.?

M. VAUGHAN: Je pourrais dire que le B.T.U. du charbon américain va de 14,000 à 14,500. Nous avons du charbon canadien qui atteint ces chiffres, mais par ailleurs, d'autres aspects sont à considérer. Nous utilisons du charbon de certaines mines canadiennes qui ne dépasse pas 11,000 B.T.U.

M. GRAY: Revenant à ce que vous pouvez faire, êtes-vous en mesure de nous dire s'il vous est possible d'augmenter vos achats de charbon canadien?

M. VAUGHAN: Oui, assurément, si nous pouvons nous procurer le charbon.

M. GRAY: Qu'entendez-vous par là?

M. VAUGHAN: C'est-à-dire si nous pouvons l'obtenir des mines.

M. JACKMAN: Aucune relation quant au prix?

M. VAUGHAN: La question du prix n'a pas été comprise dans l'usage du charbon américain ou du charbon canadien.

M. SHAW: L'approvisionnement peut être un facteur déterminant en temps de guerre. Pouvez-vous dire si c'est un facteur déterminant en temps de paix, ou est-ce le prix qui a déterminé la quantité du charbon utilisé?

M. VAUGHAN: Indubitablement, il a fallu tenir compte du prix mais, comme je l'ai dit, nous avons fait usage de charbon canadien jusqu'à Toronto et Cochrane—c'est-à-dire de charbon de la Nouvelle-Ecosse—nous avons transporté ce charbon aussi loin que nous le pouvions. Les mines canadiennes ne peuvent pas nous vendre ce charbon à un prix comparable à cause du subside qu'elles reçoivent du gouvernement.

L'hon. M. HANSON: C'est là l'histoire.

M. GRAY: Permettez-moi d'ajouter ceci: on a suggéré au Comité de la restauration que les chemins de fer Nationaux devraient acheter du charbon canadien et que vous devriez maintenant utiliser plus de charbon canadien. Vous dites que si vous pouvez l'acheter, vous l'utiliserez?

M. VAUGHAN: La raison pour laquelle nous n'en faisons pas usage est que nous ne pouvons pas nous le procurer. Tous les jours, nous demandons aux mines canadiennes de nous donner plus de charbon.

M. GRAY: Je tiendrais à ce que M. McCulloch, qui est mieux renseigné que moi, fasse une déclaration.

M. McCULLOCH: En temps ordinaire, je crois que les mines pourraient fournir aux chemins de fer Nationaux plus de charbon que ceux-ci ne pourraient en acheter; n'est-ce pas exact?

M. VAUGHAN: Je le crois. Je suis d'avis qu'il se produit plus de charbon dans les provinces maritimes que nous ne pouvons en utiliser.

M. McCULLOCH: Mais, en temps de guerre, il se trouve en Nouvelle-Ecosse tellement d'usines, aérodromes, etc., qui font usage de charbon que les mines de la Nouvelle-Ecosse ne peuvent pas fournir la quantité de charbon requise à l'heure actuelle par les chemins de fer Nationaux. En temps ordinaire, les mines de charbon de la Nouvelle-Ecosse ont eu leur part du marché montréalais. Je crois que le charbon utilisé dans les provinces maritimes absorbe la production totale des mines de la Nouvelle-Ecosse.

M. VAUGHAN: Je crois que cet exposé est juste.

M. JACKMAN: Puis-je demander ceci à M. Vaughan? En temps ordinaire, vous vous êtes toujours efforcés d'administrer le C.N.R. sur une base d'affaires?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. JACKMAN: Et de vous approvisionner aux prix les plus bas?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Si le gouvernement veut que le chemin de fer utilise du charbon canadien, le moyen ordinaire de vous le procurer est d'accorder un subside afin que le charbon puisse vous être offert à un prix de concurrence.

M. VAUGHAN: C'est la seule manière dont nous puissions en faire usage.

M. JACKMAN: Comme membre de ce Comité depuis nombre d'années, je comprends que les chemins de fer Nationaux sont administrés sur une stricte base d'affaires.

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. McCULLOCH: Vous avez fait une comparaison entre le prix du charbon américain et celui de la Nouvelle-Ecosse.

M. VAUGHAN: Voici comment nous procédons. Nous disons: "Le charbon américain coûtera tant à Toronto, à Belleville ou à quelque autre endroit, si votre prix se conforme, nous achèterons votre charbon".

M. McCULLOCH: A titre de renseignement pour les membres du Comité, je parlais de la différence entre les prix du charbon américain et celui de la Nouvelle-Ecosse, et à ce sujet, le charbon américain peut être extrait sans eau. Il n'y a pas d'eau dans les mines américaines.

L'hon. M. HANSON: C'est bien évident.

M. McCULLOCH: Relativement au charbon de la Nouvelle-Ecosse, on retire de 10 à 20 tonnes d'eau par tonne de charbon.

M. VAUGHAN: C'est vrai. Les conditions minières sont bien différentes dans la Nouvelle-Ecosse.

M. DONNELLY: Jusqu'à quel endroit, à l'est, transportez-vous normalement le charbon de l'ouest?

M. VAUGHAN: Jusqu'à la tête des lacs et Sioux Lookout.

Le PRÉSIDENT: Autrefois, c'était Redditt.

M. VAUGHAN: Oui, nous le transportions jusqu'à cet endroit lorsque la guerre a été déclarée.

M. DONNELLY: Aujourd'hui, vous allez jusqu'à mi-chemin dans les Prairies.

M. VAUGHAN: Actuellement, nous sommes forcés de transporter par chemin de fer, le charbon américain, jusqu'au milieu de la Saskatchewan.

M. NICHOLSON: Selon vos chiffres, vous avez utilisé 47 tonne de charbon américain par 28 tonnes de charbon canadien. Je comprends que vous augmenteriez indéfiniment le pourcentage de la consommation du charbon canadien si vous pouviez vous le procurer?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Le prix est un facteur.

M. VAUGHAN: Il s'ensuit toujours que le prix doit être acceptable. Je puis ajouter que l'an dernier, nous avons payé au gouvernement canadien une somme de près de \$3,500,000 en droits et accise sur du charbon américain.

M. SHAW: Monsieur Vaughan, je crois que vous avez dit l'an dernier, que vous utilisiez le charbon américain jusqu'à Edmonton. Je constate que vous déclarez maintenant que vous l'utilisez jusqu'au centre de la Saskatchewan. Il y a une légère différence. Est-ce que cela indiquerait une amélioration?

M. VAUGHAN: Je ne me rappelle pas avoir dit que nous utilisions le charbon américain aussi loin à l'ouest qu'Edmonton.

M. SHAW: Je ne parle que de mémoire.

M. VAUGHAN: Non. Je ne crois pas que nous ayons fait cela. J'ai mentionné Edmundston, N.-B. Les noms sont quelque peu semblables.

M. JACKMAN: Puis-je poser une question au sujet de la réserve d'inventaire? Je suppose qu'elle est semblable à celle qu'un grand nombre de compagnies canadiennes sont autorisées à faire, ou est-ce que cette réserve, qu'elles sont autorisées à faire, s'applique à leurs principales matières premières, vu qu'il s'agit de compagnies de transformation qui approvisionnent un service public. N'étant pas une compagnie de transformation, vous n'avez pas de matière première principale telle que coton, laine ou fonte; il s'agit simplement d'un inventaire que vous faites dans l'exploitation de votre propre compagnie? Est-ce vrai? Savez-vous si cela serait permis selon la loi de l'impôt sur le revenu?

M. COOPER: Est-ce que nous serions autorisés à le débiteur avec dépenses?

M. JACKMAN: Non. Est-ce que votre réserve d'inventaire serait autorisée comme une réserve propre à établir contre les impôts?

M. COOPER: Je ne veux pas dire que je ne suis pas très familier avec nos problèmes de l'impôt sur le revenu au Canada, mais je crois que cette charge serait permise.

M. JACKMAN: S'il s'agissait de coton ou de laine, la chose serait permise, mais je me demande s'il en serait ainsi si ces produits n'étaient utilisés que dans la fabrique de votre service.

M. COOPER: Je crois qu'ils seraient limités à ce que j'appelle les quantités normales.

M. JACKMAN: Je comprends cela.

M. VAUGHAN:

*Revenus divers et comptes de profits et pertes*

Les comptes groupés sous ce poste comprennent les impôts, les loyers de matériel et de propriétés exploités en commun, l'exploitation des hôtels et autres filiales, le revenu de dividendes et d'intérêts ainsi que divers revenus et profits et pertes dont le détail apparaît aux pages 14 et 15 de ce rapport. La charge globale en 1942 fut de \$12,610,000, une augmentation de 363,000 sur l'année précédente.

L'hon. M. HANSON: Avons-nous un état quelque part indiquant ce que sont ces comptes.

Le PRÉSIDENT: Cela se trouve dans l'état régulier.

M. COOPER: Aux pages 24 et 25, nous donnons la liste des compagnies constituant le réseau National du Canada et nous indiquons au moyen d'une astérisque en regard des noms des compagnies celles que nous traitons comme filiales. Quant à celles qui sont des compagnies actives, les totaux sont exclus des recettes et dépenses du chemin de fer et incorporées dans l'article que nous discutons en ce moment. Si vous vous reportez à la page 15, vous remarquerez, donné plus en détail, l'état des revenus de l'ensemble du réseau pour l'année 1942. Nous y indiquons les recettes, les dépenses et le revenu net. Ce groupe d'états comprend tout, sauf le revenu net et l'intérêt. Tous les autres états ont été réunis et le montant net est de \$12,600,000.

L'hon. M. HANSON: Où cela est-il indiqué à la page 15? Est-ce que cela est compris dans votre état d'ensemble?

M. COOPER: A la page 15, nous donnons l'état d'ensemble des revenus qui sont répartis sous divers en-têtes.

L'hon. M. HANSON: Je puis me tromper, mais l'ensemble du débit...

M. JACKMAN: C'est le mot "débit".

L'hon. M. HANSON: Cela prête à confusion.

M. COOPER: Quelques-uns sont des revenus, d'autres sont des débits.

L'hon. M. HANSON: Comment s'établit le solde?

M. COOPER: Le solde du débit se chiffre à \$12,610,000.

L'hon. M. HANSON: Est-ce un débit à déduire de l'ensemble des revenus?

M. COOPER: Oui, monsieur.

L'hon. M. HANSON: C'est une perte.

M. COOPER: Voudriez-vous vous reporter à la page 3? A "Recettes nettes d'exploitation" qui se chiffrent à \$86,600,000, nous indiquons l'ensemble de toutes les autres écritures qui forment un total de \$12,600,000.

L'hon. M. HANSON: Elles y sont indiquées comme une perte.

M. COOPER: Comme un prélèvement, oui.

L'hon. M. HANSON: C'est un montant considérable.

M. COOPER: Si vous regardez à la page 15, où le détail est indiqué, nous débutons par impôts, \$6,000,000, puis location de wagons à marchandises, \$5,000,000; location de facilités en commun, débit, \$2,300,000.

L'hon. M. HANSON: Cela est pour l'exploitation de votre propre réseau. Mais, de nouveau, de quoi se compose cette somme de \$12,000,000? C'est l'ensemble. Poursuivez.

M. JACKMAN: A quelle page est indiqué le détail de cette somme de \$12,000,000, monsieur Cooper?

M. COOPER: Aux pages 15 et 16.

M. JACKMAN: C'est là que vous prenez vos chiffres. Il n'y a pas de montant de \$12,600,000 comme total partiel.

M. COOPER: Non, je vous le concède.

L'hon. M. HANSON: C'est un montant considérable. C'est un débit sur l'ensemble des revenus. Ne pourrions-nous pas en avoir le détail?

M. COOPER: Oui. Je préfère lire pour qu'il n'y ait pas de malentendu.

L'hon. M. HANSON: En avez-vous un exemplaire?

M. COOPER: C'est à la page 15.

L'hon. M. HANSON: Il n'y a pas de tableau.

M. COOPER: Non, mais je puis vous assurer que si vous faites le total vous obtiendrez \$12,000,000. Impôts courus du chemin de fer, \$6,020,000; encaissé pour loyer de locomotives, \$108,000; loyer de voitures à voyageurs, \$276,000; loyer de matériel flottant, \$10,000; loyer de matériel de service, \$107,000; loyer de propriétés en commun, \$1,874,000; location de wagons à marchandises, solde débiteur, \$5,115,000; location de locomotives, solde débiteur, \$62,000; location de voitures à voyageurs, \$495,000; location de matériel roulant, \$17,000; location de matériel de service, \$7,000; location de facilités en commun, débit, \$2,383,000.

M. DONNELLY: Monsieur Vaughan, est-ce que vos wagons à marchandises reviennent des Etats-Unis?

M. VAUGHAN: C'est une question dont nous nous occupons tout le temps, mais cet état indique qu'en 1942, nous avions sur nos voies beaucoup plus de wagons étrangers qu'il ne s'en trouvait des nôtres sur les leurs car nous avons un solde débiteur de \$5,000,000.

L'hon. M. HANSON: Ce solde débiteur existe-t-il en permanence chez vous, ou avez-vous quelque fois un solde créditeur?

M. VAUGHAN: Il arrive parfois que nous ayons un solde créditeur, mais nous n'en avons pas eu durant la guerre.

M. DONNELLY: Dois-je comprendre que vous nous dites que cette année vous avez eu plus de wagons américains que par le passé?

M. VAUGHAN: Oui. Beaucoup plus de wagons américains viennent au Canada.

M. DONNELLY: La chose est-elle récente ou dure-t-elle depuis quelque temps?

M. VAUGHAN: C'est une condition de guerre. Il en a été ainsi depuis le début de la guerre.

M. WALTON: Nous transportons de grandes quantités de bauxite et matières de ce genre, de provenance américaine, et cela naturellement amène un grand nombre de wagons américains sur nos lignes.

L'hon. M. HANSON: Cela comprend également le loyer que vous avez payé au Pacifique-Canadien et j'imagine que celui-ci a un compte débiteur d'autre part?

M. WALTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Quel est le solde entre les deux réseaux canadiens?

M. WALTON: La différence n'est pas grande. Les deux comptes s'équivalent à peu près.

M. EMMERSON: Je conçois que le matériel roulant traverse la frontière, mais où sont les locomotives?

M. WALTON: Nous avons quelques petites locomotives qui sont louées à des compagnies de l'extérieur.

M. EMMERSON: C'est ce que cela veut dire?

M. WALTON: Oui, dans ce cas-ci. Il y a d'autres exploitations.

M. EMMERSON: Est-ce en dehors du Canada?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est à peu près une heure. Nous désirerions savoir ce que vous avez l'intention de faire cet après-midi.

L'hon. M. HANSON: Je suis dans une situation très embarrassante. Quant à moi, je voudrais être utile à M. Vaughan, mais depuis deux ou trois jours que j'attends pour prendre la parole en Chambre et je n'y suis pas encore parvenu. Je désire parler sur le service de transbordeur de trains de l'Île du Prince-Edouard.

Le PRÉSIDENT: L'après-midi sera coupé, par suite de la présence ici de M. Eden; toutefois, je crois que nous pourrions disposer d'une heure, après 4 heures.

M. HANSON (*Skeena*): Je propose que nous nous réunissions après que M. Eden aura fini son discours.

L'hon. M. HANSON: S'il vous plaît, ne faites pas cela. Enfin, je ne voudrais pas m'opposer au vœu de tout le Comité.

Le PRÉSIDENT: Quatre heures.

M. DONNELLY: Il vaudrait mieux dire quatre heures et demie.

L'hon. M. HANSON: Pourquoi ne laisseriez-vous pas ces messieurs retourner chez eux aujourd'hui et revenir la semaine prochaine? Ne préféreriez-vous pas cela, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: Je préférerais rester ici jusqu'à ce que nous ayons fini.

Le PRÉSIDENT: La séance sera reprise aussitôt que possible après 4 heures.

A une heure, la séance est suspendue pour être reprise aussitôt que possible après quatre heures.

### (SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI)

La séance est reprise à 4 h. 45 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît. Vous voudrez bien vous approcher et vous placer où vous pourrez entendre et être entendus. Très bien, veuillez continuer, monsieur Vaughan.

M. VAUGHAN:

Intérêts: Le service de la dette due au public a exigé \$34,949,000, soit \$9,749,000 de moins qu'en 1941.

L'intérêt payé à l'Etat sur des avances de capital s'est élevé à \$14,032,000, une augmentation de \$8,386,000 sur l'an dernier.

La principale cause de diminution de l'intérêt sur la dette due au public et de l'augmentation de celui dû à l'Etat est le rachat des obligations mentionnées ailleurs dans ce rapport.

Surplus de caisse: Défalcaction faite des frais d'exploitation, impôts, charges fixes, etc., le surplus de caisse pour l'année est de \$25,063,000. Comme actionnaire du Chemin de fer national du Canada le Dominion a vu augmenter sa part de cette somme. Par rapport à 1941 l'amélioration dans le surplus a été de \$21,046,000.

## IMMOBILISATIONS

En 1942 les immobilisations pour additions et améliorations se sont élevées à \$21,109,065.

Ont été requis au cours de l'année, en vertu de l'entente avec l'Etat: 30 locomotives du type Northern, 300 wagons plates-formes, 463 wagons à charbon, 250 wagons à bascule, 25 voitures de première classe et 15 fourgons; en vertu du *Grand Trunk Western Equipment Trust*: 25 locomotives du type Northern et 16 locomotives de manœuvre Diesel; 100 wagons frigorifiques construits à Transcona, 50 wagons à ballast d'occasion, 6 fourgons-postes, 106 voitures d'occasion qui ont été remodelées et remises en service comme voitures de voyageurs, voitures de colons, wagons-lits, wagons-restaurants et voitures de service. Les ateliers à Leaside ont reconstruit 743 wagons à bascule et à charbon.

Ont été reformés au cours de l'année: 24 locomotives, 159 wagons à marchandises, 5 voitures de voyageurs et 67 unités de travail.

M. EMMERSON: Utilisez-vous encore ces wagons Diesel électriques, ou en avez-vous mis au rancart?

M. VAUGHAN: Nous utilisons la plupart, monsieur Emmerson, nous les utilisons encore.

Le PRÉSIDENT: Construisez-vous autre chose que des wagons frigorifiques à vos ateliers de Transcona?

M. VAUGHAN: C'est le genre de wagons que nous y avons construit jusqu'à maintenant. Je crois qu'on y a aussi construit des fourgons.

## FINANCE

Au cours de 1942 ont été émises les obligations suivantes:

\$3,692,000 2½ p. 100 *Grand Trunk Western Equipment Trust* de 1941, reliquat des \$5,692,000 de certificats de matériel en date du 1er juin 1941, qui n'ont pas été émis en 1941 à cause de retards dans la livraison du matériel.

\$9,313,232 d'obligations à 3½ p. 100 pour achat de matériel roulant, remboursables de 1943 à 1957. En vertu de l'arrêté en conseil 3433 en date du 14 mai 1941, le chemin de fer fut autorisé à conclure avec l'Etat une entente de location-achat lui permettant d'acheter du matériel roulant jusqu'à concurrence de \$22,250,000. De cette somme l'Etat avait dépensé, au 31 décembre 1942, \$9,313,232. Cette entente ne se terminera que lorsque tout le matériel aura été livré et son coût final établi.

Rachat d'obligations: Les obligations suivantes, qui étaient échues, ont été rachetées en 1942:

\$20,000,000 2 p. 100 *Canadian National Railway Company 4-Year Dominion Guaranteed Bonds*, dues le 15 janvier 1942.

1,153,764 4 p. 100 *Grand Trunk Pacific Branch Lines Company Bonds* dues le 15 février 1942.

6,424,000 4½ p. 100 *Canadian Northern Western Railway Company First Mortgage Debenture Stock and Bonds*, dues le 15 février 1942.

4,447,000 3½ p. 100 *Halifax and South Eastern Railway Company First Mortgage Guaranteed Debentures Bonds*, dues le 30 septembre 1942.

---

\$32,024,764

---

M. ROSS: Ne serait-il pas possible de verser cela au dossier et d'en traiter dans un même paragraphe que nous tiendrions pour lu? C'est plus ou moins un compte rendu.

M. HANSON (*Skeena*): On a demandé de le lire.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il serait préférable d'en faire la lecture. C'est la seule étude que nous en ferons, au cours de la lecture.

M. ROSS: Une multitude de questions vont être posées à ce sujet et j'ai pensé que pour le moment cela suffirait.

Le PRÉSIDENT: Qu'en pensez-vous, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: Ce que vous voudrez.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous devriez continuer.

M. HANSON (*Skeena*): Oui, continuez.

M. VAUGHAN: Très bien.

De plus, ont été effectués les paiements ordinaires de capital aux trusts de matériel, fonds d'amortissement et émissions en séries pour une somme de \$9,490,775.

Au cours de l'année ont été remboursées les avances suivantes de l'Etat:

3½% avance, Loi de construction d'embranchements, 1936.....	\$ 638,908 55
3½% avance, Loi des Lignes aériennes Trans-Canada, 1937.....	550,000 00
3½% avance, Loi de finance et de garantie, 1938.....	1,717,008 90
3½% avance, Loi de finance et de garantie, 1939.....	11,110,409 29
	\$14,016,326 74

Sur cette somme \$4,016,326.74 ont été remboursés à même le surplus de 1941 et \$10,000,000 en acompte pour 1942. Un autre paiement de \$15,063,268.32, soit le solde du surplus de 1942, sera fait avant la clôture de l'année fiscale du Gouvernement.

M. HANSON (*Skeena*): Cela a-t-il été payé au gouvernement?

M. VAUGHAN: Cette somme a depuis été payée.

M. HANSON (*Skeena*): Au gouvernement?

M. VAUGHAN: Oui.

Rapatriement d'obligations: Les arrangements conclus entre le Gouvernement du Canada et le Royaume-Uni, par lesquels le Canada aide financièrement le Gouvernement du Royaume-Uni pour lui permettre d'acheter du matériel de guerre au Canada, prévoient, entre autres choses, le rapatriement des obligations du Canadien-National.

M. HANSON (*Skeena*): Pouvez-vous nous dire si beaucoup de ces obligations ont été rapatriées?

M. VAUGHAN: Je crois que cela apparaît dans le rapport, monsieur Hanson.

M. HANSON (*Skeena*): Très bien.

M. VAUGHAN:

Le 26 janvier 1942, le Trésor du Royaume-Uni a rendu une ordonnance de dévolution fixant au prix du marché à la fin de cette journée le prix des obligations. Par l'arrêté en conseil 2484, en date du 28 mars 1942, la Compagnie a été autorisée à racheter du Dominion, au prix fixé, les obligations du chemin de fer achetées par l'Etat canadien du Trésor du Royaume-Uni. En vertu de l'arrêté en conseil 8858, en date du 3 septembre 1942, la Compagnie a aussi acheté du Dominion d'autres obligations du Chemin de fer national du Canada qui avaient été achetées par le Trésor avant l'ordonnance du 26 janvier déjà mentionnée. En vertu des arrêtés en conseil 2886, en date du 11 avril 1942, et 7197, en

date du 14 août 1942, les détenteurs d'obligations non visées par l'ordonnance de dévolution concernant les obligations du Canadien-National énumérées dans l'ordonnance peuvent vendre leurs titres aux prix fixés par le Trésor du Royaume-Uni. En vertu des arrêtés en conseil 2484 en date du 28 mars 1942, et 9773, en date du 27 octobre 1942, toutes les actions 4% garanties de l'ancienne Compagnie du Grand-Tronc, en circulation et non en possession du Trésor du Royaume-Uni, ont été rachetées au pair le 1er novembre 1942. Les actions additionnelles 4% perpétuelles sans garantie, émises par le Grand-Tronc, ont été rachetées en vertu de l'accord mentionné dans le rapport annuel de 1940.

M. HANSON (*Skeena*): Cela comprend-il le montant au sujet duquel il y avait controverse?

M. VAUGHAN: Vous voulez dire, la controverse du Grand-Tronc?

M. HANSON (*Skeena*): Oui.

M. VAUGHAN: Non; cela, je crois a surtout trait aux actions privilégiées. Qu'en dites-vous, monsieur Cooper?

M. COOPER: Cette controverse a trait à la fois aux actions privilégiées et aux actions ordinaires.

M. VAUGHAN: Elles étaient déjà détenues par le gouvernement.

M. HANSON (*Skeena*): Oui, je le sais.

M. VAUGHAN:

Des prêts pour l'achat de ces titres ont été faits à la Compagnie par le Gouvernement. Ils portent intérêt à 3½%, sont remboursables sur demande et garanties par des billets à ordre et les titres achetés.

Toutes ces transactions effectuées en 1942 représentaient des obligations ayant une valeur au pair de \$289,320,520. Le coût de rachat a été de \$278,045,685, de sorte que la dette capitale du Réseau a été réduite de \$11,274,835. Ce montant, moins \$202,242 de remises non amorties avant la date de rachat, a été porté au Compte "Part de propriétaire" comme gain de capital. Ces transactions ont aussi permis d'économiser annuellement \$1,049,000 de revenus (intérêt, moins le change).

M. HANSON (*Skeena*): Voilà qui est bien.

M. VAUGHAN:

La liste des obligations jointe à l'ordonnance de dévolution du Trésor du Royaume-Uni en date du 26 janvier 1942, comprenait le capital-actions, payable en sterling, de l'Atlantic & St. Lawrence Railroad Company. L'Atlantic and St. Lawrence Railroad va d'Island Pond, Vt., à Portland, Me, une distance de 147.79 milles et a été exploité par le Canadien-National et ses prédécesseurs en vertu d'un bail de 999 ans en date du 1er août 1853. Avant de pouvoir acheter les actions de l'Atlantic & St. Lawrence Railroad Company le Canadien-National devait obtenir l'approbation et l'autorisation de l'Interstate Commerce Commission. Cette approbation et autorisation ont été requises le 15 décembre 1942 et le 8 janvier 1943 la Commission les a accordées. Les entrées relatives à l'achat de ces titres figureront dans les comptes de 1943.

#### *Abandons de voies*

Permission a été demandée à la Commission des transports d'abandonner 29.8 milles de voie entre Neidpath et Swift-Current, Saskatchewan. La Commission a refusé d'autoriser l'abandon de 14.9 milles de voie entre St-Rémi et Hemmingford, Qué. Elle a permis d'abandonner, de concert avec le Pacifique-Canadien, 6.5 milles de la voie du Canadien-National

et 53.4 milles de la voie du Pacifique-Canadien entre Forth (près de Red-Deer) et Ullin, Alberta, mais il en a été appelé de sa décision auprès du Gouverneur en conseil.

*Généralités:* Les relations entre la Direction et les employés ont été harmonieuses toute l'année. De concert avec la Manpower Board Division du ministère du Travail, des arrangements ont été conclus pour l'obtention de sursis à l'entraînement militaire pour des employés attachés à des services essentiels, tels que ceux des trains et locomotives, les artisans, agents, opérateurs préposés à l'entretien des voies et autres ayant un entraînement technique.

Pour faciliter le transport du charbon des mines du Cap-Breton aux villes du centre du Canada, le chemin de fer, agissant comme agent de l'Etat, a fait construire un entrepôt de chargement de charbon avec ses installations auxiliaires à Pointe-du-Chêne, Nouveau-Brunswick.

Afin d'augmenter les stocks de minerai de fer, des arrangements ont été conclus pour permettre au chemin de fer, à titre d'agent de l'Etat, de réhabiliter le Northern New Brunswick and Seaboard Railway (propriété de la province du Nouveau-Brunswick, mais dont l'exploitation avait été suspendue depuis quelque temps) de Nepisiquit Junction, sur la subdivision de Bathurst, jusqu'aux propriétés situées à Bathurst des Canada Iron Foundries Limited.

M. POULIOT: Avant d'aller plus loin, seriez-vous assez bon de nous dire combien de wagons à voyageurs sont restés gelés dans les cours de Turcot à Montréal au cours de l'hiver dernier? On m'a dit qu'un grand nombre de wagons ont été gelés parce qu'ils n'ont pas été entretenus par les hommes qui avaient l'habitude de s'en occuper. Est-ce vrai?

M. VAUGHAN: Je n'ai entendu aucune plainte à ce sujet. Et vous, monsieur Walton?

M. WALTON: Non, ni moi non plus.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que nous ayons eu d'ennui exceptionnel. Naturellement, nous avons eu nombre de difficultés avec le va-et-vient en gare pendant les jours de grosse neige, mais nous n'avons pas eu de matériel gelé que je sache.

M. POULIOT: On a exécuté des réparations considérables dans tous les ateliers de construction du chemin de fer sauf à la Rivière-du-Loup qui est un vieux point divisionnaire et où se trouve un des rares ateliers de construction du Canada. J'aimerais savoir s'il n'y aurait pas moyen d'agrandir cet atelier de manière à y fabriquer des munitions et à aider, en quelque sorte, l'effort de guerre autrement qu'en y réparant des locomotives?

M. VAUGHAN: Je suis porté à croire que la plupart de vos hommes à la Rivière-du-Loup sont tenus pas mal occupés.

M. POULIOT: Oui, mais il y a des hommes qui sont impropres au service mais qui sont quand même bons ouvriers. Je puis vous dire que si vous agrandissez l'atelier, je serais en état de vous fournir des hommes de confiance qui ont de l'expérience dans les métiers et qui feraient très bien l'affaire. Je n'y comprends rien, monsieur Vaughan; je sais bien qu'il y a augmentation dans les affaires de chemin de fer, mais c'est un des rares endroits du Canada où rien n'a été fait, aucune entreprise de guerre sauf le chemin de fer, et, pourtant, il existe beaucoup de facilités. Vous avez l'autorité. Il est très facile d'agrandir l'atelier. Bien plus, il y a des machines qui ne travaillent pas à plein rendement, et, à ma grande surprise, quelques-unes ont été expédiées à Moncton.

Je vais vous exposer de suite, monsieur Vaughan, les difficultés que nous avons avec Moncton. Ce sont des gens à tête-carrée. Vous devez vous rappeler ce qui s'est passé à la Rivière-du-Loup. Tout d'abord, cela s'est produit à la suite d'une affaire de gratte entre un ancien ministre des Postes conservateur

et un ancien lieutenant-gouverneur libéral qui avaient des lots invendables dans la ville de Québec. Ils sont morts tous les deux, et que leurs âmes reposent en paix. Ils possédaient des lots à Québec qu'ils ne pouvaient pas vendre. Ils étaient dans un marécage. Pour justifier la vente au gouvernement Borden, lors des tout premiers jours du gouvernement, ils vendirent au gouvernement...

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît. Je ne crois pas que cela devrait figurer au procès-verbal.

M. POULIOT: Je ne donne pas de noms. J'ai mentionné ces faits en Chambre, et lorsque j'en ai parlé, le Président ne m'a pas rappelé à l'ordre. Je ne vois pas comment vous pourriez être plus sévère en Comité que le Président ne l'a été en Chambre. Je veux dire aux fonctionnaires du chemin de fer ce qui s'est passé. Ce n'est pas leur faute. Ce fut une vraie rapine. On n'avait nullement besoin des ateliers de St-Malo à Québec mais on avait vendu le terrain au gouvernement. Il fallait justifier cet achat. Alors, on a construit ces ateliers et comme on n'avait ni hommes ni machines pour y mettre, on est venu en chercher, en grande partie, à la Rivière-du-Loup.

Puis, j'ai dû me battre contre le chemin de fer pour faire revenir l'outillage à la Rivière-du-Loup après que la transformation de ces ateliers de Québec en usine de munitions. Ce n'est qu'après l'intervention de M. Lapointe auprès de M. Hungerford que j'ai pu réussir car certaines intrigues auraient fait envoyer tout cet outillage à Moncton. Maintenant Moncton veut encore nous manger la laine sur le dos, et c'est une honte. J'espère qu'avec le nouveau directeur général à Moncton, nous nous entendrons mieux. Dans le passé, nous ne pouvions pas recevoir une réponse respectable de Moncton. J'espère aussi que le nommé Barnes qui est chef—comment l'appellez-vous?...

M. VAUGHAN: Mécanicien en chef.

M. POULIOT: ...s'en ira aussitôt que possible.

M. McCULLOCH: Je dois m'objecter à ces propos. J'ai eu beaucoup à faire avec lui depuis ces dernières vingt années et je puis dire que je n'ai jamais rencontré un homme plus courtois que monsieur Barnes dans tout Moncton.

M. POULIOT: S'il a été courtois envers vous, il a été fourbe envers nous. Je veux dire au chemin de fer que ce n'était qu'une affaire de famille. Il ne pensait qu'à faire avancer son gendre. Il est impossible d'obtenir justice avec ces gens là. Je dois faire des réserves à l'endroit de M. Thompson qui est surintendant à Campbellton. Je connais M. Barnes depuis longtemps et je dois dire ce que j'ai dit. La Rivière-du-Loup a été traitée de la manière la plus injuste par Moncton. Nous voudrions nous joindre à la région centrale si nous n'avions pas à garder monsieur Massé, le surintendant général de la ville de Québec. Je ne cultive aucune animosité. Je me suis plains amèrement de quelques francs-maçons à Moncton mais j'ai porté les mêmes plaintes contre ce membre des Chevaliers de Colomb de Québec. Il ne vaut pas mieux que les autres. Nous n'avons pas de justice. Encore plus, il pense faire preuve d'autorité en se montrant impoli envers les hommes et injuste envers eux. Il n'y a aucune raison qui puisse le tenir là. Et rien ne peut justifier son maintien au poste de surintendant général à Québec.

J'ai toujours collaboré avec le chemin de fer. Lorsqu'il s'est produit des conflits entre les hommes et le chemin de fer, j'ai essayé d'intervenir à titre, comme nous disons en cour, à titre d'*amicus curiae*, d'ami de la cour. J'essaie d'aplanir les difficultés. Mes relations avec Montréal ont été des plus plaisantes. Mes relations avec M. Bond de Toronto ont aussi été fort agréables. Je n'ai pas à me plaindre de M. Appleton, qui est un très vieux monsieur, mais j'ai à me plaindre amèrement de M. Barnes. Il faut qu'il s'en aille, et c'est mon devoir envers le public qui me force de le dire. Il n'y a aucune raison de garder ce sale petit Massé à Québec. Je ne dis pas cela parce que je suis contre un Canadien-Français. Je dis cela parce que je veux faire justice aux hommes.

Nous avons toujours souffert de Moncton. Moncton voulait tout avoir et, en même temps, nous garder. C'est absurde de constater qu'une partie de la province de Québec soit sous le contrôle de Toronto et l'autre sous le contrôle de Moncton. Nous sommes divisés en deux tronçons, et pourquoi? Parce qu'il existe une rivalité entre Toronto et Montréal à propos du bureau principal, du choix à faire entre Toronto et Montréal. Je suis prêt à tout faire pour le chemin de fer mais je veux une part de coopération du chemin de fer. M. Vaughan le sait fort bien. Je veux lui dire, ainsi qu'à tous les fonctionnaires du chemin de fer que je veux être aussi juste que possible, mais tant que le chemin de fer suivra la politique du gouvernement de maintenir à leur poste des fauteurs de troubles, nous n'avancerons à rien. Il va falloir couper des têtes pour marcher vers le progrès. Ce sont des têtes d'incapables. Je regrette d'avoir à le dire mais c'est de mon devoir de le dire, non seulement au nom de mes électeurs mais aussi dans l'intérêt du chemin de fer et du pays.

M. EMMERSON: Monsieur le président, je désirerais dire un mot. Je regrette beaucoup que M. Pouliot se soit cru dans l'obligation de parler en mal de M. Barnes. Les états de service des ateliers de Moncton soutiennent bien la comparaison avec ceux des autres ateliers du réseau. M. Barnes est un homme qui est tenu en haute estime, non seulement, par les hommes de chemin de fer de la région de l'Atlantique mais par la population de Moncton, et je pourrais dire, par toute la province du Nouveau-Brunswick et même de la Nouvelle-Ecosse.

M. POULIOT: La liberté d'opinion est de droit commun. J'espère, cependant, que le chemin de fer songera sérieusement à faire quelque chose pour la Rivière-du-Loup et de concert avec la Rivière-du-Loup. Je dis cela au chemin de fer en très bonne amitié.

M. VAUGHAN: Je crois que vous avez coopéré avec le chemin de fer mais je crois, réellement, que vous êtes injuste envers M. Barnes. M. Barnes est depuis de longues années, un fonctionnaire fort estimé du chemin de fer. Toutefois, il arrive justement que M. Barnes va prendre sa retraite à sa propre demande.

M. POULIOT: Monsieur Vaughan, votre langage est le même que celui que j'ai entendu à la Chambre de la part du ministre des Finances. Je vous sais trop grand homme pour copier les discours d'un autre. J'aimerais entendre vos propres paroles et cela devrait être un "oui" à me requête.

L'hon. M. MICHAUD: Ce seraient alors vos paroles à vous.

M. EMMERSON: J'ai une question à propos de l'ouvrage qui a été fait à Pointe-du-Chêne. Vous attendez-vous à pouvoir en profiter, avec avantage, l'année prochaine? Vos problèmes, naturellement, proviennent du fait que vous avez manqué de charbon.

M. VAUGHAN: Nous avons fait des instances pressantes auprès de la Dominion Coal Company pour qu'elle s'occupe de nous expédier à Pointe-du-Chêne une plus grande quantité de charbon, cette année. Je crois que cela dépend, dans une large mesure, du nombre des bateaux que la Commission de la navigation d'Ottawa laissera passer. Ils essaient d'en obtenir plus pour transporter le charbon entre Sydney et Pointe-du-Chêne. Ils espèrent réussir, et dans ce cas, nous pourrions certainement transporter plus de charbon par Pointe-du-Chêne que l'an dernier.

M. EMMERSON: Le nouveau transporteur est-il construit? L'usine est-elle complètement installée? Le transporteur est-il construit et établi ou l'ancien système est-il toujours en usage?

M. VAUGHAN: Nous nous servions de camions l'an dernier, et la courroie est là maintenant. Je crois qu'elle est en cours d'installation. Naturellement, c'est difficile de l'installer à cette époque de l'année, mais la courroie est là prête à être installée.

M. WALTON: Il était question qu'elle serait nécessaire à une entreprise de guerre; dans ce cas, nous serions obligés de la céder et de nous contenter de nos camions, mais autrement, nous sommes prêts à l'installer.

M. VAUGHAN: Nous l'installerons s'ils ne nous l'enlèvent pas pour d'autres fins.

M. EMMERSON: Vous l'avez maintenant?

M. VAUGHAN: J'ai cru comprendre que nous l'avions.

M. WALTON: Elle y est, mais il est question qu'elle soit nécessaire à une entreprise de guerre, et dans ce cas, il nous faudra opérer avec des camions comme l'an dernier.

M. McCULLOCH: Savez-vous combien de paquebots se rendront à Pointe-du-Chêne?

M. VAUGHAN: Je ne puis vous donner ce renseignement. Nous avons essayé de l'obtenir, mais sans succès. Nous avons abordé cette question très énergiquement avec la Dominion Steel Corporation et l'administration des combustibles à Ottawa.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il est temps d'enregistrer au procès-verbal une déclaration concernant la quantité de charbon de l'Ouest que vous pourriez utiliser s'il est disponible. Je pense à l'autre comité, au comité de la restauration que représentait ce matin M. Gray. Je suis d'avis qu'il serait bon d'insérer dans notre rapport la quantité de charbon de l'Ouest que les chemins de fer pourraient utiliser.

M. VAUGHAN: Il faudra que je fasse des calculs. Il me semble avoir dit ce matin que nous pourrions utiliser tout le charbon canadien de qualité convenable. Je répète cette déclaration.

Le PRÉSIDENT: Au prix local; vous faites le transport vous-mêmes.

M. VAUGHAN: Oui; nous n'avons pas traité la question du prix. Je crois qu'elle pourra toujours se régler. Nous prendrons tout le charbon que nous fourniront les mines canadiennes.

M. DUROCHER: Les mines canadiennes pourraient-elles augmenter leur rendement actuel?

M. VAUGHAN: J'ai cru comprendre que les mines canadiennes produisent autant qu'il est possible de le faire avec les hommes qu'elles ont à leur disposition.

M. DUROCHER: C'est-à-dire, si elles avaient plus d'hommes à leur disposition, elles augmenteraient leur rendement?

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. McCULLOCH: Il me semble que des soldats libérés retournent aux mines.

M. VAUGHAN: Oui.

M. McCULLOCH: J'ai appris cela par les journaux. Naturellement, la diminution dans le rendement de la Nouvelle-Ecosse est causée par les absences.

M. VAUGHAN: Oui.

M. McCULLOCH: M. Gray a déclaré au sujet du Cap-Breton que 14 p. 100 des employés se sont absentés volontairement et 6 p. 100 pour raisons de santé, ce qui donne un total de 20 p. 100.

Le PRÉSIDENT: Comme président, je ne devrais pas dire grand'chose, mais il y a des quantités inépuisables de charbon dans l'Ouest, et au point de vue de la restauration, il importe d'employer ce charbon. Les consommateurs de l'Est ne peuvent l'acheter, parce que le transport à travers le continent coûte cher. Les marchands de l'Ouest avaient l'habitude de le livrer avec une subvention de \$7 la tonne. Même dans ces conditions, ils ne pouvaient faire concurrence au charbon de l'Est.

L'hon. M. MICHAUD: Il y a des gisements houillers considérables dans la province de la Saskatchewan.

Le PRÉSIDENT: Oui, très considérables.

L'hon. M. MICHAUD: Il nous a fallu transporter du charbon américain jusqu'à cet endroit l'hiver dernier.

M. McCULLOCH: Je voudrais dire quelques mots à propos de la veine de Thorburn-McBain. La veine McBain contient 5,000,000 de tonnes de charbon, et d'après l'analyse de M. Poole, elle donnait un des meilleurs charbons à vapeur de la province. Il serait très facile d'extraire ce charbon. Je disais à l'autre comité, que si cette mine employait deux cents hommes et donnait un rendement de 500 tonnes par jour, elle durerait 25 ans.

M. Rosss: A quel endroit?

M. McCULLOCH: A Thorburn, à six milles de New-Glasgow. Il y avait là une population de 1,500 habitants, et je suppose qu'il y en a 900 maintenant. Les mineurs de cet endroit sont tous employés dans d'autres mines de la Nouvelle-Ecosse, mais ils demeurent à Thorburn, et je crois que ce charbon serait très bon marché.

M. VAUGHAN: Je suppose que, tôt ou tard, quelqu'un l'exploitera.

M. McCULLOCH: Je crois qu'avec le temps certaines des anciennes mines s'épuiseront, et alors on sera obligé d'exploiter la veine McBain.

M. VAUGHAN: Je voudrais qu'il soit bien compris que depuis le commencement de la guerre nous aurions pu utiliser tout le charbon disponible de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ouest, ainsi que nous pouvons le faire actuellement, mais cela ne s'appliquerait pas en temps de crise puisque notre consommation de charbon diminuerait beaucoup.

M. McCULLOCH: Je comprends.

M. POULIOT: Monsieur le président, puis-je demander à M. Vaughan d'avoir la bonté de nous indiquer les emplois essentiels dans les chemins de fer qui sont reconnus comme tels par le Service sélectif.

M. HANSON (*Skeena*): Il nous a donné ces renseignements il y a deux jours.

M. POULIOT: Pas M. Vaughan.

M. VAUGHAN: Il y a plusieurs emplois, et le ministère du Travail en fournit actuellement la liste. Les cheminots, agents, télégraphistes, mécaniciens et employés de ce genre sont essentiels au service des chemins de fer.

M. POULIOT: Gardes-freins et chauffeurs?

M. VAUGHAN: Ingénieurs.

M. POULIOT: Télégraphistes, opérateurs?

M. VAUGHAN: Oui.

M. POULIOT: Et quel est l'expert en questions de chemins de fer à qui vous avez affaire au Service sélectif national?

M. VAUGHAN: Nous avons affaire principalement au ministre.

M. POULIOT: Au ministre lui-même?

M. VAUGHAN: Oui.

M. POULIOT: Et il transmet cela à la Commission?

M. VAUGHAN: Oui. Le C.P. et nous avons exposé nos vues au ministre du Travail.

M. POULIOT: Vous n'avez plus affaire à la division de l'adjudant-général du ministère de la Défense nationale?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. POULIOT: Monsieur Vaughan, je voudrais faire une recommandation concernant le service des chemins de fer entre Montréal et Toronto ainsi que celui qui passe par Ottawa. Je me demande s'il n'est pas possible de mettre les meilleurs wagons à l'avant du train afin de permettre aux premiers arrivés d'y monter et de mettre les anciens wagons à l'arrière s'il faut les utiliser. Natu-

rellement, les premiers arrivés auraient droit aux meilleures places. De plus, le garde-freins ne pourrait-il pas se tenir à l'entrée d'un wagon jusqu'à ce qu'il soit rempli et ensuite passer à un autre wagon en avertissant les passagers de prendre place dans celui-ci? Ce serait facile à faire.

M. VAUGHAN: Actuellement, monsieur Pouliot, un de nos comités étudie cette question afin de voir s'il y a moyen d'améliorer la situation dans ces wagons. On nous a demandé de remettre les wagons-salons, et de vendre des sièges réservés dans les wagons de première classe; plusieurs personnes, entre autres des députés nous ont fait des recommandations concernant ce service et en ce moment nous les étudions très attentivement.

M. POULIOT: Naturellement, je ne m'oppose pas aux wagons ni aux wagons de première classe, même s'ils sont anciens, mais il me semble que le garde-freins doit voir à ce que certains wagons ne soient pas bondés tandis que d'autres demeurent vides. Les passagers devraient être répartis dans tout le train.

Le PRÉSIDENT: C'est ce qui se fait maintenant.

M. VAUGHAN: Les gardes-freins font leur possible; quelquefois, ils sont dehors à aider les femmes et les enfants, essayant de rendre service à autant de voyageurs que possible.

M. POULIOT: Quand je suis venu à Ottawa cette semaine, certains wagons étaient bondés tandis que d'autres étaient vides. Assez souvent, les voyageurs ont beaucoup de paquets, et il est dur d'avoir à traverser toute la longueur du train pour chercher des places quand le garde-freins qui se tient à l'entrée du wagon est censé être chargé de vous les trouver.

M. VAUGHAN: Les gardes-freins sont censés avertir les passagers s'il y a des places à l'avant afin qu'ils ne soient pas obligés de se tasser dans un, deux ou trois wagons.

M. POULIOT: Il le fait à l'arrière, et les deux derniers wagons sont bondés. Puis il y avait un wagon-restaurant et les autres wagons étaient vides, puisque personne n'avait pensé à aller plus loin.

M. VAUGHAN: Nous serons très heureux d'étudier vos recommandations.

M. POULIOT: C'est très peu, mais ça peut aider tout le monde.

M. ROSS: Reprenant la question des sièges réservés, un passager peut-il réserver un compartiment avec un seul billet?

M. VAUGHAN: Je n'ai pas saisi.

M. ROSS: Un passager peut-il encore réserver un compartiment avec un seul billet?

M. VAUGHAN: Oui.

M. ROSS: C'est encore possible?

M. VAUGHAN: Oui.

M. ROSS: Alors, il peut prendre deux couchettes bien qu'il ne couche que dans une seule?

M. VAUGHAN: Il peut acheter toute une section s'il le veut, oui.

M. ROSS: Je m'objecte à cet état de choses même s'il achète deux sections avec deux billets.

M. VAUGHAN: Naturellement, il nous est bien difficile de régler tout cela. Parfois, il semblerait qu'un wagon ne sera pas rempli et, à la dernière minute, il nous arrive une foule de gens qui n'ont pas réservé de place. Ils vont au guichet des wagons-lits et cherchent à se procurer une place, à la dernière minute, et il peut arriver que quelqu'un trouve toute une section quand une couchette du haut lui aurait suffi. Mais toutes ces questions sont présentement à l'étude chez le contrôleur des Transports, car nous nous rendons bien compte que parfois ces choses arrivent et nous essayons d'y remédier.

M. ROSS: En ces temps anormaux pour le voyage et le mouvement des troupes, je crois que ces questions requièrent toute notre attention. J'ai entendu parler de voyageurs qui sont allés à la gare s'acheter une couchette ou pour

essayer d'en avoir une, à la dernière minute, puis, qui ont dû revenir et rester à l'hôtel; ils n'avaient pu trouver une seule place et, pourtant, il devait y avoir quelque voyageur avec toute une section pour un seul billet.

M. VAUGHAN: C'est le gouvernement ou le contrôleur des Transports qui devrait donner des ordres à cet effet, mais nous coopérons avec eux; M. Michaud le sait. Le contrôleur des Transports communique avec M. Michaud, et on s'occupe d'une foule de choses, chaque jour, en vue d'améliorer le service et d'accommoder les voyageurs.

M. ROSS: Je l'espère.

M. DUBUC: N'avez-vous pas modifié ce règlement lorsque vous avez réduit le service de Chicoutimi de sept trains à trois?

M. VAUGHAN: Je ne me souviens pas qu'on l'ait modifié, monsieur Dubuc.

M. DUBUC: Je suis certain que quelqu'un aurait dû y penser. N'avoir que trois trains par semaine au lieu de sept constitue un sacrifice assez considérable sans laisser un voyageur occuper toute une section. Un grand nombre de nos gens sont obligés de passer toute la nuit en voiture ordinaire pour se rendre à Montréal.

M. VAUGHAN: Je crois que votre remarque est juste.

M. DUBUC: Je suis certain qu'on n'y a pas pensé comme on aurait dû.

M. VAUGHAN: Je n'irais pas jusqu'à dire qu'on n'y a pas pensé. Je crois même qu'on y a pensé car nombre de choses ont été discutées chez le contrôleur des Transports. Tout cela peut sembler long à s'ajuster mais il faut considérer bien des choses sous ce rapport. Mais nous allons pousser notre étude plus à fond car il semble juste que si un train est bondé, toute couchette vacante devrait être disponible.

M. DUBUC: J'espère que jusqu'à ce que les sept trains soient remis en service, vous ne permettrez pas à vos agents de vendre plus d'une couchette par billet, non pas toute une section.

M. VAUGHAN: Que ferions-nous s'il nous restait une douzaine de sections dans un wagon sur les mains?

M. DUBUC: Je puis vous dire ceci, le nombre de couchettes que vous pourriez vendre ces deux derniers mois aux gens qui sont obligés de faire ce voyage en voiture ordinaire parce qu'ils doivent aller à Montréal, compenserait toute perte que vous pourriez faire s'il vous reste quelques sections vacantes.

M. VAUGHAN: Nous allons certainement nous occuper de cela, monsieur Dubuc et monsieur Ross. Je crois que ça en vaut certainement la peine.

M. ROSS: En d'autres termes, rationnez l'espace et vous ne vous tromperez pas.

M. DUBUC: Si vous rationnez les trains il n'est que raisonnable que vous fassiez la même chose pour les couchettes. J'ai reçu beaucoup de plaintes, mais, parce que c'était une mesure de guerre, je n'ai pas voulu intervenir. C'est la guerre et nous devons en souffrir. C'est très dur pour toute cette population. On avait l'habitude d'avoir sept trains par semaine et il n'en reste plus que trois.

M. POULIOT: Cela s'est produit sur l'ordre de la Commission des Transports ou sur l'ordre de la Commission des chemins de fer? Si je me rappelle bien, le prix d'une couchette supérieure à raison de la moitié d'une inférieure a été fixé par l'ancienne Commission des chemins de fer ou par la Commission des transports.

M. VAUGHAN: Je ne m'en rappelle pas, monsieur Pouliot.

M. POULIOT: Pour ces choses, communiquez-vous avec la Commission des transports ou avec le contrôleur?

M. VAUGHAN: Nous avons deux agences. Nos affaires ordinaires passent par la Commission des transports, mais quand il s'agit de questions spéciales, comme celles que nous discutons en ce moment, nous allons chez le contrôleur des Transports.

M. POULIOT: Le ministre serait-il assez bon de nous expliquer les relations qui existent entre la Commission des transports et le contrôleur des Transports?

L'hon. M. MICHAUD: La Commission des transports?

M. POULIOT: Oui.

L'hon. M. MICHAUD: La Commission des transports est une institution statutaire créée par la Loi des transports dont la fonction est d'administrer la Loi des chemins de fer; c'est un organisme de temps de paix. Le contrôleur des Transports est un fonctionnaire nommé en vertu de la Loi des mesures de guerre et chargé principalement de déterminer le mouvement du matériel de guerre, et qui, pour remplir cette fonction, doit forcément entraver le transport des passagers pour faire place à l'autre.

M. POULIOT: Quelles sont les relations entre les deux?

L'hon. M. MICHAUD: Il n'en existe pas. Tous les deux dépendent du ministre des Transports, mais l'un ne dépend pas de l'autre. Il n'y a pas de relations entre eux.

M. POULIOT: Les questions sont ensuite décidées par arrêté en conseil?

L'hon. M. MICHAUD: Ensuite?

M. POULIOT: Oui; lorsque vous avez reçu les deux rapports, la question est-elle soumise au conseil?

L'hon. M. MICHAUD: Non pas nécessairement, car l'arrêté en conseil qui établit le poste de contrôleur des Transports le revêt de grands pouvoirs et, en vertu de cet arrêté en conseil, il exerce ces pouvoirs.

M. POULIOT: Sous sa signature?

L'hon. M. MICHAUD: Oui, sous sa signature.

M. POULIOT: Et avec l'approbation du ministre?

L'hon. M. MICHAUD: Et avec l'approbation du ministre.

M. POULIOT: Et sans l'approbation du ministre, rien ne prend effet? D'après l'arrêté en conseil créant le poste de contrôleur des Transports, relativement aux questions de chemin de fer, est-il nécessaire que la Commission des transports communique avec le contrôleur des Transports avant de rendre sa décision?

L'hon. M. MICHAUD: Non.

M. POULIOT: Ils sont indépendants?

M. JACKMAN: Avant de laisser le sujet des places réservées puis-je faire cette remarque: si vous désirez réserver des places pour Toronto, par exemple, vous devez faire votre demande quelques jours à l'avance. Vous devez laisser votre nom et, à 3 heures du jour où vous la voulez il vous faut envoyer un chasseur la chercher ou y aller vous-même. Il me semble qu'il serait mieux, au lieu de laisser quelques personnes toujours réserver leurs places en prévision qu'elles en auront besoin, de les leur faire payer comptant, ce qui rendrait l'achat des billets plus facile pour les voyageurs qui veulent réellement partir. Je pourrais vous citer un fait que j'ai moi-même constaté, à Toronto, un certain dimanche. Un fonctionnaire de la Commission des prix et du commerce en temps de guerre avait réservé au moins trois billets, mais, comme ses deux chefs avaient pris l'avion l'après-midi, et qu'il était pressé de prendre son train, il ne pût faire rembourser ses billets. Je lui dis alors: "Si vous le désirez, je vais vous les payer". Je n'eus aucune peine à me les faire rembourser, mais il ne pût avoir le fauteuil vacant de son chef. Reste-t-il beaucoup de couchettes vacantes sur les trains, ces jours-ci? Je sais que le nombre ne doit pas en être très élevé. Y a-t-il beaucoup de vacances résultant du fait que des gens ont réservé des places qu'ils abandonnent au dernier moment et que vous ne pouvez revendre? Cela s'applique aux deux chemins de fer, naturellement.

M. VAUGHAN: Cela se produit occasionnellement. En ce moment, je ne suis pas certain des règlements qui sont en vigueur au sujet des réservations. Le savez-vous, monsieur Walton?

M. WALTON: Les règlements sur la limite de 3 heures ont été établis par nos gens en vue de rendre aussi disponibles que possible les places abandonnées, le

jour de départ, par les personnes qui n'ont pas fait usage de leurs réservations. Nous avons pensé que si nous décidions en général qu'il faudrait payer comptant la couchette au moment où on déciderait de partir, peut-être plusieurs jours à l'avance, il nous aurait fallu faire un tas de remboursements, tandis que la limite de 3 heures de l'après-midi pour les trains qui partent tard dans la soirée laisse amplement de temps aux personnes qui décident dans l'après-midi, de partir ce jour-là, de profiter des places contremandées.

M. JACKMAN: Pensez-vous qu'il devrait y avoir un règlement qui empêche de contremander quelques heures avant le départ d'un train? Actuellement, on peut contremander au dernier moment et on est remboursé.

M. WALTON: A ce sujet, nous avons pensé que cela pourrait nous nuire, en ce sens que, si on ne pouvait pas contremander, il nous resterait une couchette vacante. La demande est si forte aujourd'hui que nous sommes bien aise de penser que nous pouvons toujours faire usage des contre-ordres, s'ils sont inévitables, pour en faire profiter les autres.

M. JACKMAN: Je ne veux pas tirer de conclusions générales d'un certain fait qui est venu à ma connaissance. Mais je serais curieux de savoir s'il arrive souvent des faits semblables? Trouvez-vous que vous avez une ou deux couchettes vides par wagon?

M. WALTON: Non. Le personnel qui s'occupe des réservations me dit que les dispositions actuelles fonctionnent très bien. Occasionnellement, il y a des exceptions, sans doute.

M. POULIOT: Très souvent, il y a des listes d'attente pour les réservations.

M. WALTON: Oui; et on en dispose vite lorsque les contre-ordres arrivent.

M. POULIOT: On commande une couchette inférieure; et s'il n'y en a pas, on commande une couchette supérieure. Aussitôt que la couchette inférieure devient disponible, on change la commande.

M. WALTON: C'est exact.

M. POULIOT: Cela fonctionne bien. Je dois les en féliciter. Ils font du bon travail.

M. ROSS (*Middlesex-est*): Il y a une question que j'aimerais poser à monsieur Vaughan à propos du nombre de wagons à marchandises que nous avons ici appartenant aux lignes américaines. Comment pouvons-nous nous servir de ces wagons ou comment le C.-N. peut-il s'en servir et pour combien de temps, d'une manière générale, avant qu'ils ne soient renvoyés aux lignes américaines?

M. VAUGHAN: Ils sont gouvernés des règlements quotidiens, règlements internationaux observés par les chemins de fer américains et canadiens. Ces wagons qui arrivent sont chargés et ils vont à leur destination. Nous essayons, autant que possible, de les renvoyer chargés chez eux.

M. ROSS (*Middlesex-est*): Je suppose que l'on fait de même de l'autre côté de la frontière?

M. VAUGHAN: Oui. Toutefois, il faut observer que nous avons beaucoup plus de leurs wagons qu'ils n'en ont des nôtres, comme le montre la balance quotidienne. Les taux sont les mêmes. Nous payons un dollar par jour par wagon. Les règlements quotidiens sont assez compliqués.

M. WALTON: Il n'y a pas de règle générale et définie sur le temps que vous pouvez garder ces wagons. La disposition s'applique surtout au chargement qu'il faut leur donner pour leur retour à leurs propres lignes lorsqu'ils sont chargés. L'imposition d'une charge quotidienne a pour but d'encourager le retour du wagon à cause des accumulations de frais, et nous avons un service qui passe son temps à pourchasser ces wagons et à leur trouver des chargements pour une destination convenable, et, généralement, à en disposer selon le meilleur usage possible. En outre, l'American Association of Railroads a une division de service de wagons dont la fonction est de suivre tous les wagons qui accusent un délai anormal. Elle a un système de relance chargé de suivre les wagons indûment retardés et de les faire charger pour les renvoyer dans la direction de

leur ligne. C'est un système très compliqué mais il fonctionne bien en ce qui concerne l'usage de ces " wagons étrangers ", comme nous les appelons, appartenant à d'autres lignes, et il nous permet d'éviter, autant que possible, de traîner des wagons vides.

M. ROSS (*Middlesex-est*): La même disposition s'applique aux chemins de fer des Etats-Unis. Sont-ils soumis aux mêmes règlements?

M. WALTON: Oui. C'est une entente mutuelle.

M. ROSS (*Middlesex*): La perspective, alors, ne semble pas aussi sombre; particulièrement, si nous avons plus de leurs wagons qu'ils n'ont des nôtres.

M. VAUGHAN: L'entente fonctionne très bien.

Le dernier paragraphe, ici, a rapport au personnel, et je désire insister sur ce point.

#### LE PERSONNEL

Les hauts fonctionnaires et employés dans tous les services des chemins de fer nationaux du Canada se sont efforcés loyalement et avec succès de faire face à la nouvelle situation créée par la guerre et la Direction se plaît à reconnaître leurs efforts et à les en remercier. Plus de dix mille employés servent dans la Marine de guerre, l'Armée et l'Aviation, et d'autres dans la Marine marchande.

Ceci termine la partie narratoire.

M. JACKMAN: Monsieur le président, j'ai une question à poser avant d'abandonner ce sujet. Je suis parfaitement d'accord avec ce que le personnel et les employés ont accompli vis-à-vis de l'effort de guerre pour fournir un transport effectif et adéquat. Quelques-uns, cependant, sont d'avis que les employés de chemin de fer gagnent de gros salaires. Est-ce vrai ou faux? Avez-vous des chiffres qui indiquent la moyenne des salaires des équipes de cheminots — ingénieurs, serre-freins et autres? Pouvez-vous nous démontrer tout cela pour l'année 1942, par exemple.

M. VAUGHAN: Nous pouvons vous fournir des chiffres qui donnent la moyenne du salaire de cette catégorie d'employés, pour 1942. Je ne sais pas si nous les avons ici. Ces employés n'ont pas des salaires extraordinaires. Naturellement, lorsque les hommes sont rémunérés à raison de tant du mille et que leur trajet est très considérable, leurs salaires sont plus élevés. Règle générale, ils ne retirent pas un montant extraordinaire. Leurs salaires n'ont pas changé, sauf pour l'indemnité de vie chère.

M. HANSON (*Skeena*): Cet arrangement est conclu entre l'union et les compagnies de chemin de fer?

M. VAUGHAN: Je ne vous ai pas entendu.

M. HANSON (*Skeena*): L'arrangement relatif au salaire des ingénieurs, à raison de tant du mille, est conclu entre l'union et les compagnie de chemin de fer?

M. VAUGHAN: Voici les tableaux en vigueur.

M. HANSON (*Skeena*): Les tableaux en vigueur avec l'union.

M. WALTON: Je puis dire que bien des membres des différents corps de métiers touchent des salaires assez élevés pour certains mois; il nous est arrivé d'être bien contents d'avoir leurs services vu le travail à faire, même si certains d'entre eux touchaient des salaires assez élevés. Etant donné le nombre d'employés qui se sont enrôlés, etc., c'est tout un problème que d'avoir assez de bons employés.

M. JACKMAN: Ce que je veux réellement savoir est ceci. Est-ce qu'un ingénieur de première classe, sur un bon parcours—

M. WALTON: Ce sont tous des ingénieurs de première classe.

M. EMMERSON: Un ingénieur senior.

M. JACKMAN: Disons un ingénieur senior, si vous le voulez, sur un bon parcours qui fait une somme moyenne de surtemps dans les circonstances. Touche-t-il \$2,000, \$3,000, \$4,000, \$5,000 par année?

M. WALTON: Je crois que M. Cooper a des moyennes à ce sujet.

M. VAUGHAN: M. Cooper va les lire.

M. COOPER: Le nombre des cheminots, l'an dernier, était de 15,001.

M. JACKMAN: Je ne vous ai pas compris.

M. COOPER: 15,001.

M. JACKMAN: Hommes?

M. COOPER: Hommes. La somme totale des salaires payés a été de \$41,920,-000 ce qui fait un peu moins de \$3,000 par année.

M. JACKMAN: Il n'y a pas de doute que la moyenne n'est pas excessive. Mais étant donné les règlements de l'union et peut-être des circonstances accidentelles, se trouve-t-il des ingénieurs qui touchent des salaires très élevés.

M. VAUGHAN: Je ne sais pas ce que vous appelez salaires très élevés, monsieur Jackman.

M. JACKMAN: Je crois que \$5,000 serait une somme considérable pour un ingénieur.

M. POULIOT: Je m'expliquerais ainsi, monsieur Vaughan. Quelques fois les heures de travail sont très longues.

M. VAUGHAN: Oui.

M. POULIOT: Il est arrivé une fois, alors que je me rendais chez-moi — et ce n'est pas à une grande distance, 400 milles — que le train avait une journée entière de retard.

M. WALTON: Vous avez en ce cas à payer inévitablement des sommes excessives.

M. POULIOT: Ce n'est pas drôle pour un homme d'avoir la charge d'un train pour une période de temps aussi longue.

M. WALTON: Assurément, non.

M. VAUGHAN: Vous ne trouverez pas un grand nombre d'hommes retirant \$5,000 par année. Il peut s'en trouver ici et là, mais il lui faudrait travailler très dur. Il aurait à faire beaucoup de surtemps pour toucher un tel montant.

M. WALTON: Voici ce que nous constatons lorsque des sommes excessives sont payées durant de courtes périodes. Très souvent, l'employé doit se reposer trois ou quatre jours après, à cause des longues heures, mauvais temps et autres raisons. Il peut arriver que pour de courtes périodes des salaires assez élevés figurent, mais répartis sur une période d'un mois, deux mois ou trois mois, avec le mauvais temps et autres conditions, il en résulterait, je pourrais dire, que les salaires ne sont pas excessifs pour une période.

M. JACKMAN: C'est ce que je demande. Combien ces hommes gagnent-ils par année dans les circonstances actuelles?

Le PRÉSIDENT: Cela dépend du nombre de milles qu'ils parcourent, je suppose.

M. JACKMAN: Si vous avez 15,000 qui gagnent, en moyenne, près de \$3,000 par année,—et ce sont des experts ou quoi que vous les appeliez dans le métier, qui doivent faire un certain nombre d'années d'apprentissage—je suppose qu'il doit s'en trouver parmi eux qui gagnent de très hauts salaires, parce que la moyenne était de \$3,000. Un grand nombre ne toucheraient pas \$3,000.

M. WALTON: Je crois que vous constaterez que l'exception atteint \$5,000. Vous en trouverez très peu à \$5,000 si vous considérez l'ensemble de l'année, étant donné le temps de repos, la maladie, etc., pour lesquelles il n'y a pas de compensation aucune.

M. JACKMAN: Je tiens réellement à vous aider à solutionner votre problème de la main-d'œuvre. S'il est possible de gagner \$5,000 à conduire une locomotive, il n'est pas nécessaire d'étudier la comptabilité, la loi et les autres professions. Je crois que le public devrait savoir cela.

M. WALTON: Naturellement, les salaires élevés résultent des temps présents. En temps normal, ces salaires ne seraient pas aussi élevés.

M. JACKMAN: Mais les choses ne redeviendront pas très normales après la guerre.

M. WALTON: Oh.

M. VAUGHAN: Il y a probablement un grand nombre de ceux qui étudient la comptabilité et la loi qui ne consentiraient pas à faire le travail de ces hommes.

M. POULIOT: Et ils ne le pourraient pas.

Le PRÉSIDENT: Qu'allons-nous faire de ces tableaux, messieurs? Nous avons un bilan à la page 12.

M. HANSON (*Skeena*): Une résolution pour l'adoption du rapport serait-elle dans l'ordre?

M. VAUGHAN: Que désirez-vous que je fasse? Voulez-vous que je lise les tableaux, ou que je donne les totaux. Quel est le désir du Comité?

M. HANSON: Avant d'en arriver là, monsieur le président, je tiendrais à faire figurer dans les minutes le détail des dépenses des hôtels.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des comptes dans le bilan que vous désirez discuter?

M. JACKMAN: Monsieur le président, je tiens à protester jusqu'à un certain point à ce sujet. Nous tenons à coopérer le plus possible, mais ces feuilles de bilan ne nous ont été remises que lorsque le Comité a commencé à siéger. J'espère que cela ne se produira plus, monsieur le ministre, car nous n'avons pas le temps de les étudier. Nous avons des questions importantes devant la Chambre, et je n'ai pas encore eu l'occasion d'examiner ce bilan. Dans le passé, nous l'avons toujours examiné compte par compte. Assurément, les membres trouveront différentes choses sur lesquelles ils désireront des renseignements à mesure que nous procéderons.

M. POULIOT: Vous ne pouvez pas protester. On vous a demandé ce que vous pensiez et nous sommes tous d'accord avec vous.

M. JACKMAN: Une faible protestation est une demande.

M. POULIOT: Une simple observation.

M. VAUGHAN: Je crois que la faute en est à nous. Quelques-uns d'entre nous ont un grand nombre de voyages à faire, et nous avons demandé s'il ne serait pas possible que le Comité se réunisse plus tôt cette année et bien aimablement vous avez coopéré avec nous. Je crois que s'il y a eu faute de l'avoir convoqué avec hâte, cette dernière reste avec les autorités du chemin de fer et non pas avec le gouvernement.

M. JACKMAN: Je comprends.

M. HANSON (*Skeena*): Je tiendrais à avoir un état sur les divers hôtels, les frais d'exploitation, le surplus et le déficit.

M. VAUGHAN: Nous vous fournirons un état à cet effet.

M. HANSON (*Skeena*): Je tiens à en donner avis immédiatement pour vous donner le temps de vous le procurer.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter la page 12?

M. JACKMAN: Monsieur le président, ceci est le bilan de l'ensemble du réseau et je crois que nous devrions avoir l'occasion de le discuter.

M. HANSON (*Skeena*): Choisissez le compte que vous voudrez, monsieur Jackman.

M. ROSS (*Middlesex-est*): A titre de membre de ce Comité et peut-être d'ancien soldat, je tiens à rendre hommage au personnel. Je vois que plus de 10,000 membres du personnel servent dans l'armée, la marine et l'aviation tandis que d'autres font partie de la marine marchande. Je tiens à dire que c'est un record magnifique et remarquable. Je puis ajouter que cette discipline, si vous le désirez, des règlements avec laquelle ils ont servi le réseau ne fera qu'améliorer la qualité de leurs services dans les diverses divisions des forces armées. Monsieur Vaughan, vous devez en être félicité, aussi que d'avoir la qualité du service qui existe à l'heure actuelle.

M. VAUGHAN: Merci beaucoup, monsieur Ross.

M. POULIOT: Je suis d'accord avec vous, monsieur Ross, mais d'autre part il ne devrait pas y avoir de diminution de main-d'œuvre si les chemins de fer doivent continuer à marcher. Comme je l'ai dit en Chambre, l'autre jour, ce que fait l'armée est plus héroïque que le travail des employés de chemins de fer. Mais le travail des employés de chemin de fer est tout aussi noble que celui de nos forces armées et il est nécessaire, et c'est une industrie de guerre qui aide l'armée—l'armée et tout aussi bien la population civile. Si nous n'avions pas de chemin de fer, nous ne pourrions pas transporter nos troupes d'un endroit à un autre, les vivres et le matériel dont l'armée a besoin. La même chose s'applique à la population civile et aussi au ravitaillement de nos alliés. Pour cette raison, je ne vois pas pourquoi un homme qui fait un travail utile dans le chemin de fer aurait la permission de partir. Les employés de chemin de fer devraient être rivaux à leurs emplois afin d'éviter la répétition des difficultés que nous avons eues récemment.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il discussion sur la page 12?

M. JACKMAN: Tout d'abord, avec votre permission, je vais demander à M. Vaughan quel taux d'intérêt le gouvernement exige selon l'entente prêt-location sur \$22,250,000?

M. VAUGHAN: On exige de nous  $3\frac{1}{2}$  p. 100.

M. JACKMAN: Permettez-moi de vous demander ceci: si on considère le montant de matériel roulant pour transporter le volume du trafic actuel, comme étant 100, et le volume du trafic d'après guerre, comme 80, aurez-vous besoin de beaucoup de matériel roulant nouveau. Naturellement, vous aurez besoin d'une certaine quantité, mais pouvons-nous nous attendre à une augmentation considérable de matériel roulant pouvant fournir de l'emploi à des hommes dans les grandes manufactures de matériel?

M. VAUGHAN: Je crois que cela dépendra entièrement du trafic.

M. JACKMAN: Je suppose qu'il est aujourd'hui de 100, je me sers de ce chiffre comme index, et si celui d'après guerre est 80, cela représenterait une diminution de 20 pour cent, ce qui est peu—grâce à votre bonne administration (je le dis en toute sincérité) vous êtes en mesure de faire un plus grand usage du matériel roulant actuel, que peut-être vous ne l'auriez pensé auparavant—vous avez de nouveaux moyens pour hâter l'expédition des envois, etc.—par rapport à un volume estimatif après la guerre de 80 p. 100 par comparaison avec 100 actuellement, auriez-vous besoin de beaucoup de nouveau matériel? Il y a des gens qui pensent que les chemins de fer fourniront les moyens de solutionner le chômage après la guerre, alors qu'ils commenceront à se procurer du nouveau matériel roulant pour remplacer peut-être celui qui s'use.

M. VAUGHAN: Si nous tombons disons de 100 à 80, je suis d'avis que nos besoins de matériel nouveau seront peu considérables.

M. JACKMAN: Pour plusieurs années après la guerre?

M. VAUGHAN: Le matériel vieillit graduellement et il y a un certain nombre de wagons qui sont détruits chaque année dans le cours ordinaire des choses et qu'il faut remplacer. Je suis d'avis que pour plusieurs années, après la guerre, nous n'aurons pas à acheter beaucoup de nouveau matériel. Naturellement cela dépendra du trafic.

M. JACKMAN: Merci.

Le PRÉSIDENT: Tenez-vous à ce que le bilan d'ensemble du réseau soit versé au compte rendu?

M. McCULLOCH: Non.

M. VAUGHAN: Vous ne tenez pas à ce que je lise le bilan en détail?

Des MEMBRES: Non.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que ce soit nécessaire.

## BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1942

## ACTIF

## PLACEMENTS:

Immobilisations en voie et matériel...	\$ 1,890,440,355	48	
Améliorations aux propriétés louées..	4,226,219	87	
Propriétés diverses..	66,145,762	46	\$ 1,960,812,337 81
Fonds d'amortissement:			
Valeurs du réseau au pair..	\$ 435,678	60	
Autres actifs au prix de revient..	321,176	91	756,855 51
Remploi des fonds réalisés par la vente de propriétés hypothéquées:			
Valeurs du réseau au pair ..	\$ 1,966,500	00	
Autres actifs au prix de revient...	2,701,212	23	4,667,712 23
Fonds d'entretien..			
Placements dans des filiales..			8,425,000 00
Autres placements:			42,021,102 57
Valeurs du réseau au pair..	\$ 211,000	00	
Autres actifs au prix de revient...	534,435	46	745,435 46
			\$ 2,017,428,443 58

## DISPONIBILITÉS:

En caisse..	\$ 10,242,498	81	
Dépôts spéciaux ..	7,808,223	95	
Effets à recevoir ..	75,000	00	
Reliquats nets à recevoir des agents et conducteurs..	18,114,935	21	
Divers comptes à recevoir..	19,894,312	02	
Matériaux et effets en magasin—Balances du grand livre..	48,456,428	23	
Intérêts et dividendes à recevoir..	686,827	93	
Loyers à recevoir..	184,477	13	
Divers..	10,709,440	00	116,172,143 28

## COMPTES DÉBITEURS:

Avances au fonds d'exploitation ..	\$ 220,735	57	
Fonds d'assurances, C.N.R.:			
Valeurs du réseau au pair ..	\$ 10,828,963	45	
Autres actifs au prix de revient..	1,351,543	95	
			12,180,507 40
Autres fonds..	756,886	25	
Divers ..	4,278,717	58	17,436,846 80

## COMPTES D'ORDRE:

Loyers et primes d'assurances payés d'avance ..	\$ 178,970	23	
Escompte sur le capital-actions ..	189,500	00	
Escompte sur la dette consolidée ..	8,883,269	25	
Divers ..	3,955,793	68	
			13,207,533 16
			<u>\$2,164,244,966 82</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 1942 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 du réseau au 31 décembre 1942, et que l'état des revenus et le compte de profits et pertes relatifs à ce bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1942 sont dressés correctement.

GEORGE A. TOUCHE &amp; CO.,

Comptables agréés.

16 mars 1943.

## BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1942

## PASSIF

## ACTIONS:

Actions de filiales en circulation.....		\$	4,564,600 00
---	--	----	--------------

## DETTE À LONG TERME:

Dette consolidée non échue:			
Entre les mains du public.....	\$	795,773,932 14	
A titre de placement dans des fonds spéciaux.....		13,442,142 05	
			809,216,074 19

## DOMINION DU CANADA (Comptes traités comme actif dans les Comptes publics du Canada):

Emprunts .....	\$	502,856,460 88	
Chemins de fer de l'Etat—Fonds de roulement.....		16,771,980 54	
			519,628,441 42

## EXIGIBILITÉS:

Reliquats à payer, trafic et service des wagons—Crédit....	\$	8,820,309 43	
Comptes apurés et salaires à payer.....		13,083,237 44	
Divers comptes à payer.....		4,338,900 95	
Arriérés d'intérêts .....		6,656,933 50	
Intérêts courus et non échus.....		7,018,836 34	
Loyers courus et non échus.....		403,347 04	
Impôts courus .....		2,516,298 54	
Divers .....		3,470,454 31	
			46,308,317 55

COMPTES CRÉDITEURS.....			7,805,190 66
-------------------------	--	--	--------------

## COMPTES D'ORDRE ET RÉSERVE:

Réserve pour assurance, C.N.R.....	\$	12,180,507 40	
Réserve pour dépréciation.....		40,132,934 85	
Réserve d'entretien et autres.....		18,680,642 60	
Divers .....		11,000,244 03	
			81,994,328 88

## DOMINION DU CANADA—PART DE PROPRIÉTAIRE (Voir note)

Représenté 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.....		298,842,882 17	
Immobilisation du Dominion du Canada pour les chemins de l'Etat .....		377,885,131 95	
			694,728,014 12

## PASSIFS ÉVENTUELS:

Pour importants passifs éventuels, y compris plans de pensions, voir page 23.

			\$2,164,244,966 82
--	--	--	--------------------

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

T. H. COOPER,  
Contrôleur.

Le PRÉSIDENT: Si c'est le désir du Comité, nous étudierons maintenant les grands traits de ce bilan.

M. VAUGHAN: Je ne toucherai qu'aux principaux comptes.

M. JACKMAN: Au sujet du fonds d'entretien, que nous discutons ce matin; c'est la somme que vous avez en réserve pour travaux d'entretien plus tard?

M. COOPER: Oui, c'est cela; elle est de \$8,425,000. Je devrais ajouter que la réserve est placée en obligations du gouvernement.

M. JACKMAN: C'est-à-dire, l'argent que vous affecterez à l'entretien, après la guerre?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Puis, pour ce qui est des placements dans les filiales—pourriez-vous nous décomposer cette somme?

M. COOPER: Vous trouverez cela à la page 23.

M. JACKMAN: Maintenant, sous Disponibilités, le poste Matériaux et effets en magasin—Balances du grand livre—ce terme est-il nouveau?

M. COOPER: Oui. En 1942, pour la première fois, nous n'avions pas le personnel voulu pour faire un inventaire complet.

M. VAUGHAN: Je pourrais ajouter qu'un inventaire mensuel est continuellement en cours, de sorte que notre inventaire est exact; mais la vérification liste en main n'a pas été faite par les vérificateurs.

M. JACKMAN: Faites-vous une inspection sur place pour vous assurer si les montants correspondent aux certificats des fonctionnaires?

M. VAUGHAN: Monsieur Matthews pourra vous éclairer à ce sujet.

M. MATTHEWS: 1942 est la première année qu'un inventaire n'a pas eu lieu; mais les années antérieures, aux principaux points où un inventaire était pris, la chose était vérifiée et des mises au point faites dans les livres. Cette année, la balance du grand livre a été basée sur les chiffres donnés par les différents magasins.

M. JACKMAN: De sorte que l'insuffisance de main-d'œuvre était partie ferroviaire et partie comptable?

M. MATTHEWS: C'est bien cela.

M. VAUGHAN: Les années où des inventaires furent faits, l'écart ne fut jamais bien grand. Cet écart était de moins de 1 p. 100; quelques fois plus, rarement moins.

M. JACKMAN: Je vois, Intérêts et dividendes à recevoir; c'est un chiffre d'ensemble?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Cette somme représente les intérêts et dividendes provenant du capital-actions que vous détenez dans les compagnies dans lesquelles vous êtes intéressés?

M. COOPER: C'est exact.

M. JACKMAN: En avez-vous une liste?

M. COOPER: Voulez-vous dire, le total de ce compte?

M. JACKMAN: S'il vous plaît.

M. COOPER: Vous avez à la page 23 du rapport, une liste des compagnies de qui nous recevons des dividendes et des intérêts. Les intérêts reçus du Northern Alberta Railway; les intérêts sur ses obligations échoient le 1er février.

M. JACKMAN: Qui est propriétaire du Northern Alberta Railway?

M. COOPER: Le Northern Alberta Railway est la propriété du Canadien-National quant à 50 p. 100 et du Pacifique-Canadien quant à 50 p. 100.

M. JACKMAN: A-t-il rapporté les intérêts sur ses obligations?

M. COOPER: Oui, absolument.

M. JACKMAN: Maintenant, pour ce qui est du fonds d'assurances du C.N.R.; j'imagine que c'est ce qui a fait le sujet d'enquêtes les années passées. Ce fonds comprend-il des titres au-dessous du prix de revient, ou du pair?

M. COOPER: Non. Il m'est agréable de pouvoir dire que la valeur négociable de ces titres est au-dessus de celle du grand livre.

M. JACKMAN: C'est, Autres actifs au prix de revient, \$1,351,543.95?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Vous n'achetez pas de titres pour ce fonds, sauf des titres du gouvernement ou garantis par le gouvernement?

M. COOPER: Je ne dirais pas cela, car nous achetons des titres de notre propre réseau.

M. VAUGHAN: J'imagine qu'ils sont garantis, pour la plupart.

M. COOPER: Pas nécessairement, sauf ceux du fonds de pension.

M. VAUGHAN: Il se peut que quelques-uns ne le soient pas, mais je crois que la plupart le sont.

M. JACKMAN: Achetez-vous des titres de lignes que vous utilisez, qui ne sont pas garantis?

M. VAUGHAN: Certains titres des lignes que nous exploitons sont en souffrance; ceux de la ligne entre Coteau et Ottawa, les anciennes obligations Canada-Atlantique.

M. COOPER: Voici la liste de nos titres en portefeuille à la fin de 1942: Titres de notre réseau, \$10,828,000; obligations du Dominion du Canada, \$4,341,000; obligations municipales et autres, \$995,000; obligations provinciales, \$736,000 et les obligations Canadian-National-West Indies Steamship.

M. JACKMAN: Au sujet des comptes débiteurs non arrêtés, amortissez-vous, chaque année, une partie de la dette consolidée; j'imagine que vous amortissez une certaine somme chaque année.

M. COOPER: L'escompte sur la dette consolidée?

M. JACKMAN: Oui.

M. COOPER: Oui, nous faisons cela, mais pas le compte sur le capital-actions. Il n'y a pas de raison pour que nous amortissions un capital-actions perpétuel. Il n'est jamais exigible et ne sera jamais remboursé.

M. JACKMAN: C'est peut-être un actif, mais j'en doute.

M. COOPER: Vous remarquerez sur l'autre côté de la feuille du bilan, un poste—Actions de filiales en circulation—si vous vous reportez à la page 25, vous constaterez que, inclus dans ce montant, se trouvent les actions du Montreal and Southern Railway, \$189,000. Rien n'a été payé pour ces actions de sorte qu'elles apparaissent sur l'autre côté de la feuille de bilan comme ayant été émises pour escompte; c'est entièrement de l'escompte. C'est purement une contre-écriture.

M. JACKMAN: La chose a-t-elle quelque valeur?

M. COOPER: Je ne le crois pas.

M. JACKMAN: Puisqu'elle doit figurer à vos comptes indéfiniment, pourquoi, durant cette période plutôt affluente, ne pas corriger votre bilan à cet égard?

M. COOPER: Je ne vois pas l'utilité d'un tel procédé, monsieur Jackman. Nous avons, figurant au passif, des actions émises, \$189,000. Elles sont détenues par le public. Elles sont sans valeur. Il est inutile d'en faire la défalcation. Il me semble que si quelqu'un devait les défalquer, ce devrait être les détenteurs.

M. JACKMAN: Vous portez cela au débit de votre actif.

M. COOPER: Porté comme débit non arrêté.

M. JACKSON: Cela fait-il partie du groupe qui a fait le sujet d'une discussion l'an dernier?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est six heures. Nous nous réunirons de nouveau demain avant-midi, à 10.30 heures.

Le Comité s'ajourne à 6 heures pour se réunir de nouveau le lendemain 2 avril à 10.30 hres du matin.

SESSION DE 1943  
CHAMBRE DES COMMUNES  
COMITÉ PERMANENT  
DES  
**CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE**

que l'État possède, exploite et contrôle

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 4

---

SÉANCE DU VENDREDI 2 AVRIL 1943

---

TÉMOINS:

- M. R. C. Vaughan, président du conseil d'administration et directeur général, chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. N.B. Walton, vice-président exécutif, exploitation et construction, chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. T. H. Cooper, contrôleur, chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. O. A. Matthews, de la maison de vérificateurs George A. Touche & Co.
- M. F. M. MacLennan, services ferroviaires et financiers, ministère des Transports.



## RAPPORT À LA CHAMBRE

### DEUXIÈME RAPPORT

Le LUNDI 5 avril 1943.

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

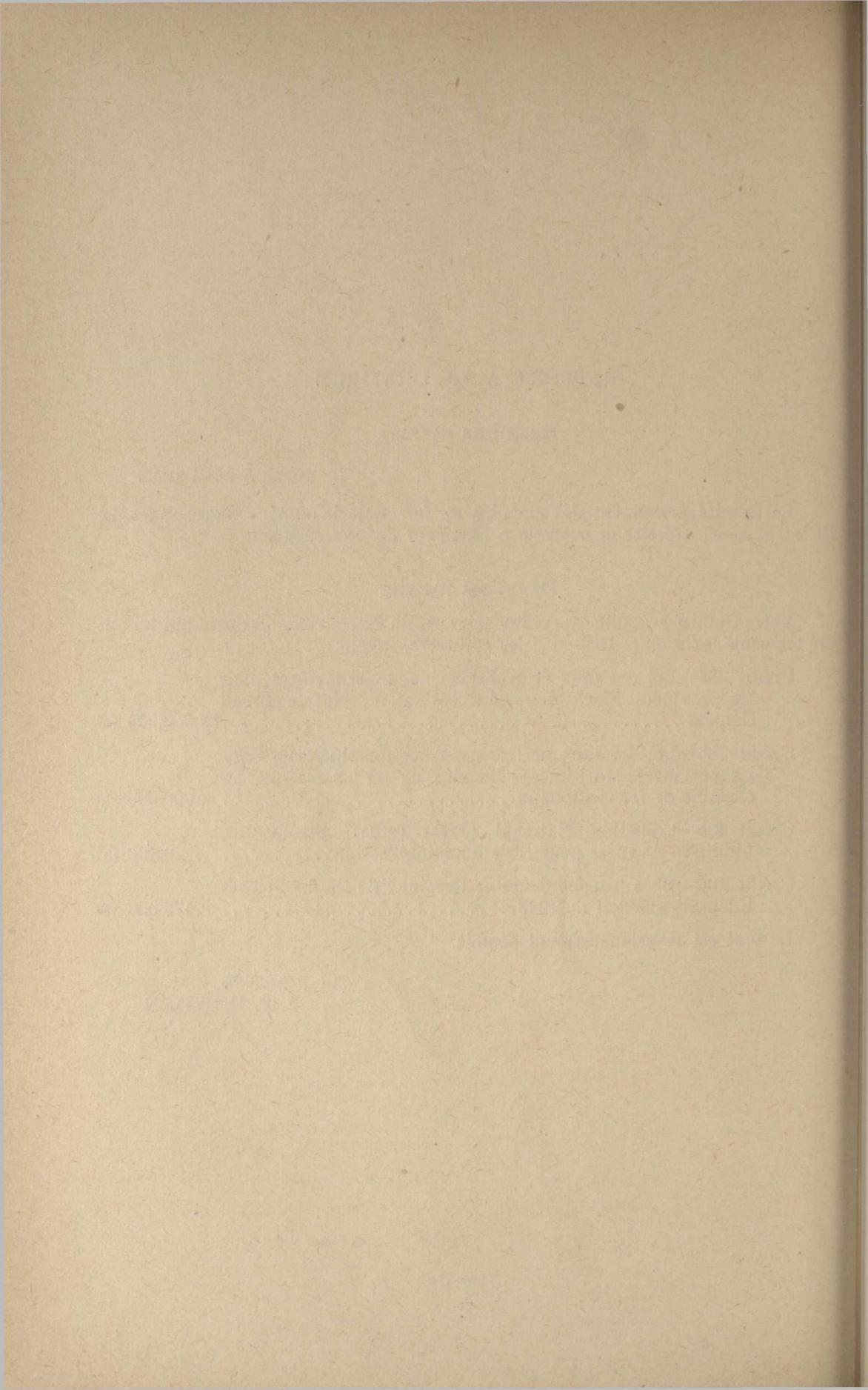
### DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié les crédits suivants du Budget des dépenses qui lui ont été transmis le 29 mars 1943 et il les approuve, savoir:

Crédit 385—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Chemins de fer Nationaux du Canada .....	\$3,350,000 00
Crédit 386—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Chemins de fer autres que les chemins de fer Nationaux.....	900,000 00
Crédit 405—Canadian National (West Indies) Steamships, Limited—Avances pour frais d'immobilisation.....	20,000 00
Crédit 406—Bacs transbordeurs et termini de l'Ile du Prince-Edouard—Déficit de 1943.....	475,000 00

Le tout est respectueusement soumis.

*Le président,*  
J. P. HOWDEN.



## PROCÈS-VERBAUX

Le VENDREDI 2 avril 1943.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle se réunit à 10 h. 30 du matin sous la présidence de M. Howden.

*Présents:* MM. Donnelly, Dubuc, Durocher, Emmerson, Hanson (*Skeena*), Hanson (*York-Sunbury*), Harris (*Danforth*), Howden, Jackman, McCulloch, Michaud, Nicholson, Ross (*Middlesex-Est*), Shaw et Sissons.

*Sont aussi présents:* Le Commandeur C. P. Edwards, sous-ministre des Transports; M. R. C. Vaughan, président du conseil d'administration et directeur général, chemins de fer Nationaux du Canada; M. N. B. Walton, vice-président exécutif; M. T. H. Cooper, contrôleur, et d'autres fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada; M. O. A. Matthews, de la maison de vérificateurs George A. Touche & Co.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1942.

MM. Vaughan, Walton et Cooper sont rappelés et interrogés sur le bilan d'ensemble, l'état des revenus, le compte de profits et pertes, les recettes et frais d'exploitation, le matériel, etc.

M. Vaughan dépose un état concernant les hôtels exploités par le Canadien-National et le détail de l'état des revenus et du compte de profits et pertes (incorporés au procès-verbal).

A une heure, la séance est suspendue jusqu'à 3 h. 30 de l'après-midi.

---

### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à 3 h. 45 sous la présidence de M. Howden.

*Présents:* MM. Donnelly, Dubuc, Emmerson, Gray, Hanson (*Skeena*), Howden, Jackman, McCulloch, Nicholson, Ross (*Middlesex-Est*), Shaw et Sissons.

Le Comité continue à étudier le rapport annuel du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1942.

MM. Vaughan, Walton et Cooper sont de nouveau interrogés sur ce rapport.

Sur la proposition de M. Donnelly, il est

*Résolu*—que le rapport annuel du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1942 soit adopté.

Le Comité se met ensuite à étudier le budget des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1943 et questionne MM. Vaughan et Cooper à ce sujet.

Sur la proposition de M. McCulloch, il est

*Résolu*—que le budget des chemins de fer Nationaux pour l'année 1943 soit adopté.

Le Comité étudie les crédits suivants du Budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1944, à savoir:

Crédit 385—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Chemins de fer Nationaux du Canada .....	\$3,350,000 00
Crédit 386—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Chemins de fer autres que les chemins de fer Nationaux du Canada.....	900,000 00
Crédit 405—Canadian National (West Indies) Steamships, Limited—avances pour frais d'immobilisation.....	20,000 00
Crédit 406—Bacs transbordeurs et termini de l'Ile du Prince-Edouard—Déficit de 1943.....	475,000 00

Sur la proposition de M. Hanson (*Skeena*), il est

*Résolu*—que les crédits ci-dessus soient approuvés et que le président fasse rapport de la résolution à la Chambre.

M. Vaughan, président de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, lit le rapport annuel de cette compagnie pour l'exercice 1942.

Sur la proposition de M. Emmerson, il est

*Résolu*—que ledit rapport soit adopté.

Le Comité aborde ensuite l'étude du rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1942.

M. F. M. McLennan, des services ferroviaires et financiers, ministères des Transports, lit le rapport pour le compte du Dr W. C. Clark, sous-ministre des Finances et président du comité de régie.

Sur la proposition de M. Emmerson, il est

*Résolu*—que ledit rapport soit adopté.

M. O. A. Matthews, représentant la maison de vérificateurs George A. Touche & Co., est appelé. Il lit le rapport des vérificateurs au Parlement pour l'année terminée le 31 décembre 1942, sur le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, les Lignes aériennes Trans-Canada et la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited.

A la suite de l'interrogatoire de M. Matthews, le rapport des vérificateurs est adopté sur la proposition de M. Hanson (*Skeena*).

Le témoin se retire.

Sur la proposition de M. Gray, il est

*Résolu*—de nommer un sous-comité composé du président et de MM. McCulloch, Shaw et Jackman, pour préparer le rapport du Comité à la Chambre.

Sur la proposition de M. Hanson (*Skeena*) le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

*Le secrétaire du Comité,*  
R. ARSENAULT.

# PROCÈS-VERBAL

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le 2 avril 1943.

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

Le PRÉSIDENT: La séance est ouverte; hier, nous en étions au bilan.

M. HANSON (*Skeena*): A la page 12.

M. VAUGHAN: Un ou deux rapports ont été demandés, monsieur le président, entre autres, le rapport relatif aux hôtels. Je vais le déposer afin qu'il soit consigné au procès-verbal.

## HÔTELS—REVENU D'EXPLOITATION

	1942	1941	Profit ou Perte
Compte 502 Recettes d'exploitation des hôtels....	\$4,895,506 40	\$4,467,078 53	\$ 428,427 87
Compte 534 Frais d'exploitation des hôtels.....	4,174,077 36	3,733,762 27	440,315 09
Compte 535 Impôts sur les hôtels.....	151,705 62	141,815 55	9,890 07
	<u>\$ 569,723 42</u>	<u>\$ 591,500 71</u>	<u>\$ 21,777 99</u>

## IMPÔTS SUR LES HÔTELS

Année 1942	Recettes	Dépenses	Taxes	Net
Charlottetown .....	\$ 106,872 89	\$ 107,061 33	\$ 4,899 00	\$ 5,087 44
Pictou Lodge .....	17,776 21	20,378 01	316 00	2,917 80
Nova Scotian .....	694,949 83	550,958 34	15,746 35	128,245 14
Château Laurier .....	2,095,889 30	1,651,869 19	64,587 72	379,432 39
Prince-Arthur .....	196,849 39	185,401 47	6,476 11	4,971 81
Minaki Lodge .....	76,189 45	54,065 39	236 75	21,887 31
Fort Garry .....	473,706 60	418,808 43	29,566 84	25,331 33
Prince-Edouard .....	141,716 89	132,913 07	4,114 37	4,689 45
Macdonald .....	568,629 44	474,331 70	16,583 88	77,713 86
Jasper Park Lodge.....	187,435 05	245,827 58	6,152 27	64,544 80
Bessborough .....	335,491 35	332,462 85	3,026 33	2 17
	<u>\$4,895,506 40</u>	<u>\$4,174,077 36</u>	<u>\$ 151,705 62</u>	<u>\$ 569,723 42</u>
Année 1941				
Charlottetown.....	\$ 107,829 07	\$ 102,473 79	\$ 4,562 67	\$ 792 61
Pictou Lodge .....	28,597 59	28,104 96	321 94	170 69
Nova Scotian .....	603,286 42	481,569 55	12,930 38	108,786 49
Château Laurier .....	1,759,514 59	1,290,283 00	63,487 59	405,744 00
Prince-Arthur .....	208,032 97	181,726 46	6,073 83	20,232 68
Minaki Lodge .....	71,122 58	63,317 60	416 00	7,388 98
Fort Garry .....	415,001 82	379,538 18	27,761 25	8,302 39
Prince-Edouard .....	131,541 61	131,966 54	3,658 01	4,082 94
Macdonald .....	418,741 72	399,670 93	15,245 14	3,825 65
Jasper Park Lodge.....	429,699 00	374,121 82	5,486 32	50,090 86
Bessborough .....	293,111 16	300,989 44	1,872 42	9,750 70
	<u>\$4,467,078 53</u>	<u>\$3,733,762 27</u>	<u>\$ 141,815 55</u>	<u>\$ 591 500 71</u>

Je ne sais pas si c'est M. Hanson ou M. Jackman qui m'a demandé le détail des autres états de revenus et comptes de profits et pertes. Je les consigne au procès-verbal.

## AUTRES ÉTATS DE REVENUS ET COMPTES DE PROFITS ET PERTES, ANNÉE 1942

*Comptes débiteurs*

Impôts courus du chemin de fer.....	\$6,020,140 74
Payé pour location de wagons à marchandises—Solde débiteur.....	5,115,873 74
Payé pour location de locomotives.....	62,772 33
Payé pour location de voitures à voyageurs.....	495,442 65
Payé pour location de matériel flottant.....	17,883 33
Payé pour location de matériel de service.....	7,325 35
Payé pour location de facilités en commun—Débit.....	2,393,882 98
Locations diverses—Débit.....	541,459 33
Divers impôts courus.....	96,057 78
Diverses dépenses et affectations débitées aux revenus.....	2,291,787 85
Payé pour location de voie et matériel.....	1,483,345 19
Intérêts sur la dette non consolidée.....	192,017 48
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée.....	1,012,379 87
Pertes sur voies et matériel mis au rancart—Débit.....	2,356,466 06
	\$22,076,834 68

*Comptes créditeurs*

Encaissé pour loyer de locomotives.....	\$ 108,629 51
Encaissé pour loyer de voitures à voyageurs.....	276,871 98
Encaissé pour loyer de matériel flottant.....	10,413 38
Encaissé pour loyer de propriétés en commun.....	107,544 10
Encaissé pour loyer de propriétés en commun.....	1,874,215 00
Revenu net d'exploitation des hôtels.....	569,723 42
Revenu du loyer de voies et matériel.....	55,002 57
Revenu de loyers divers.....	796,904 21
Diverses propriétés immobilières—Crédit.....	351,632 50
Propriétés exploitées séparément—Profits.....	629,843 17
Revenu de dividendes.....	372,336 75
Revenu de valeurs consolidées.....	2,380,836 57
Revenu de valeurs non consolidées et de comptes.....	301,051 74
Revenu du fonds d'amortissement et autres fonds de réserve..	199,163 57
Revenus divers.....	1,295,022 30
Divers—Crédit.....	137,236 06
	\$ 9,466,426 83
	\$12,610,407 85

Je crois que c'est M. Hanson qui m'a demandé des renseignements au sujet de nos tarifs de grain dans l'Ouest comparés à ceux des lignes américaines. J'ai ici des chiffres qui indiquent cette différence. Au Canada, de Regina à Fort-William, une distance de 776 milles, le tarif est de 20 cents les cent livres. De Glasgow, Montana, à Duluth, une distance de 779 milles, le tarif est de 38 cents les cent livres. C'est presque le double du tarif canadien.

L'hon. M. HANSON: Le parcours est semblable, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui, sous tous les rapports. En allant dans l'autre direction, vers la côte du Pacifique, le tarif de Wilson, Alberta, à Vancouver, une distance de 780 milles, est de 22 cents. De Helena, Montana, à Seattle, une distance de 775 milles, le tarif est de 42 cents. Nous avons pris autant que possible à peu près les mêmes distances aux Etats-Unis.

M. HANSON (*Skeena*): Est-ce là le tarif d'exportation ou le tarif intérieur?

M. VAUGHAN: C'est le tarif d'exportation.

L'hon. M. HANSON: Je ne veux pas trop insister sur cette question, mais il y a beaucoup de plaintes au sujet des tarifs intérieurs comparés aux tarifs d'exportation. Il a été dit, à plusieurs reprises—et je crois que c'est vrai—qu'avant la guerre on pouvait expédier le grain ou la farine du Canada à Anvers et de retour à Halifax à meilleur marché que de l'Ouest à Halifax. Est-ce exact?

M. VAUGHAN: Cela me surprendrait, monsieur Hanson. Nous n'avons pas ici les tarifs exacts, mais comme vous le savez, ils doivent tous être approuvés par la Commission des transports.

L'hon. M. HANSON: Naturellement; y a-t-il beaucoup de différence entre le tarif d'exportation et le tarif intérieur?

M. VAUGHAN: Les tarifs d'exportation sont plus bas que les tarifs intérieurs.

L'hon. M. HANSON: Beaucoup plus bas dans un tel cas, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Les tarifs d'exportation sont presque toujours plus bas que les tarifs intérieurs.

L'hon. M. HANSON: Je m'en rends compte. Vous ne croyez pas que c'est aussi grave que je le fais entendre?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que ça le soit.

L'hon. M. HANSON: Eh! bien, c'est grave pour les provinces Maritimes.

M. VAUGHAN: Je n'ai pas entendu de plaintes des provinces Maritimes à ce sujet depuis longtemps.

L'hon. M. HANSON: Vous n'avez qu'à en parler.

M. HANSON (*Skeena*): Avant que nous obtenions un tarif moins élevé pour le transport du grain à bestiaux en Colombie-Britannique, il y a quelques années, ce grain pouvait être expédié en Chine ou au Japon meilleur marché qu'à la vallée Fraser, mais cela a été ajusté il y a quelques années.

M. VAUGHAN: Il y a une autre question. Je crois que c'est le colonel Ross qui a soulevé la question des places dans les wagons-lits. Il a demandé pourquoi, les places étant rares, nous réservons un compartiment pour un seul voyageur. Nous avons étudié cette question depuis la discussion d'hier, et M. Walton peut vous renseigner.

M. WALTON: La vente d'un compartiment à un seul passager est un tarif approuvé par la Commission des transports et qui ne peut être changé qu'avec l'assentiment de la Commission des prix et du commerce en temps de guerre. Nous préparons conjointement avec le Pacifique-Canadien une requête pour faire annuler ce tarif afin de mettre tout cet espace à la disposition du plus grand nombre possible de passagers.

L'hon. M. HANSON: Vous avez raison. Quand il y avait peu de voyageurs, vous les exhortiez à réserver tout un compartiment; mais je ne crois pas que vous devriez maintenir cette pratique maintenant. D'après moi, vous avez raison.

Le PRÉSIDENT: Nous en étions à la page 13.

M. VAUGHAN: Nous étions rendus au passif du bilan.

L'hon. M. HANSON: Aviez-vous terminé l'actif?

M. VAUGHAN: Oui, nous l'avons terminé hier soir.

M. JACKMAN: Avant d'aller plus loin, j'ai cru comprendre qu'il y avait une augmentation dans le tarif-passagers à un endroit à l'est de la côte du Pacifique? J'ai l'impression que cette augmentation est entrée en vigueur pour que notre ligne se conforme à un changement dans le système américain et puisse lui faire concurrence, mais dans l'Ouest les gens penchent à croire que le tarif, s'il n'est pas injuste, n'est du moins pas favorable à ceux qui habitent la côte.

M. VAUGHAN: C'est vrai qu'il y a eu une légère augmentation.

M. JACKMAN: Était-elle très légère?

M. VAUGHAN: Oui, ce tarif n'augmente que de très peu les recettes des chemins de fer.

M. JACKMAN: Quelle est l'augmentation par billet?

M. VAUGHAN: Il fallait faire cela à cause de notre entente avec les lignes des Etats-Unis.

M. JACKMAN: Quelle est l'augmentation dans les tarifs pour les passagers au Canada?

M. VAUGHAN: Je n'ai pas ces chiffres, mais je pourrai vous les fournir. L'augmentation totale dans les recettes du chemin de fer est d'environ \$100,000 par suite du changement dans le tarif-passagers par l'augmentation aux Etats-Unis.

M. JACKMAN: Pourquoi faut-il adopter l'augmentation des Etats-Unis? Pourquoi ne pouvons-nous faire à notre guise, surtout en temps de guerre?

M. VAUGHAN: Nous avons plusieurs accords favorables avec les lignes des Etats-Unis au sujet de tarifs internationaux et transcontinentaux, et elles nous ont averti que si nous ne suivions pas leur exemple, elles nous priveraient des tarifs internationaux que nous essayons d'établir depuis 50 ans, ce qui nous gênerait.

M. JACKMAN: Y a-t-il eu beaucoup de plaintes dans l'Ouest?

M. VAUGHAN: Non, très peu. Je n'ai pas mon dossier, mais je n'ai eu qu'une ou deux plaintes.

M. JACKMAN: Hier, j'ai approuvé l'administration à peu près sans réserve; d'après ce que j'ai pu voir, elle faisait de son mieux comme compagnie publique, avec les avantages et les désavantages de ce système. J'ai aussi parlé de la pratique de se la couler douce (*feather bedding*), mais la compagnie ne désire aucun changement sous ce rapport, puisqu'elle est très satisfaite du système actuel. Auriez-vous la bonté de me dire quelle distance le mécanicien—je crois que c'est ainsi qu'on l'appelle—d'un train moderne doit parcourir pour gagner son salaire d'une journée? Vous me comprenez, monsieur Vaughan, même si je ne m'exprime pas en termes de chemin de fer?

M. VAUGHAN: M. Walton vous expliquera cela.

M. WALTON: Nous considérons 100 milles comme une journée de travail; un règlement nous empêche d'appeler un ingénieur, par exemple, de lui faire faire tous les travaux préparatoires, puis un trajet de dix milles, et de le congédier en disant: "C'est tout pour aujourd'hui; vous avez parcouru dix milles; vous serez payé pour dix milles." Le trajet minimum est fixé à 100 milles afin que, comme je viens de l'expliquer, le mécanicien ne soit pas appelé dans les circonstances que j'ai mentionnées. Cent milles égalent une journée, mais s'il parcourt 125 milles d'un terminus à l'autre, il sera payé pour 125 milles.

M. JACKMAN: D'après la distance?

M. WALTON: D'après la distance.

M. JACKMAN: Comment calcule-t-on pour la route Montréal-Toronto, par exemple, où la distance est de quelque 330 milles, n'est-ce pas?

M. WALTON: Trois cent trente-trois ou 334 milles.

M. JACKMAN: Est-ce qu'un seul mécanicien et une seule équipe de locomotive font tout le trajet?

M. WALTON: Non, le personnel du train fait tout le trajet, mais une équipe de locomotive va de Montréal à Brockville, une autre de Brockville à Belleville, et une troisième de Belleville à Toronto.

M. JACKMAN: Vous avez trois équipes?

M. WALTON: Oui.

M. JACKMAN: Il faut trois équipes pour faire tout le trajet?

M. WALTON: Il y a environ 125 milles de Montréal à Brockville, 95 de Brockville à Belleville, et 112 de Belleville à Toronto.

M. JACKMAN: Combien de temps faut-il pour aller de Montréal à Toronto?

M. WALTON: S'il s'agit de trains de voyageurs, il faut de six heures et quarante-cinq minutes à huit heures, suivant l'horaire des différents trains. Je ne parle que des trains de voyageurs.

M. JACKMAN: Vous avez trois équipes différentes?

M. WALTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Trois équipes de locomotives différentes?

M. WALTON: Oui.

M. JACKMAN: Existe-t-il quelque chose qui rend le trajet trop dur pour une seule équipe?

M. WALTON: On considère que c'est trop ardu et je crois que l'argument est exact. Sur aucun des parcours on n'entreprend jamais des trajets de 334 milles.

L'hon. M. HANSON: Cela fait partie des conditions de travail de l'union, n'est-ce pas?

M. WALTON: Pour ce qui concerne les conditions de travail de l'union, cette dernière prescrit des relèves à ces termini respectifs. Tout ce que nous économiserions en utilisant une seule équipe pour un trajet évidemment long, au lieu de changer comme nous le faisons, serait le coût du trajet de Belleville à Brockville ou Brockville à Belleville pour lequel nous payons 100 milles pour 95, mais tous les autres parcours ont plus de 100 milles et les équipes sont rémunérées pour le nombre de milles de Montréal à Brockville et de Belleville à Toronto.

M. JACKMAN: Je comprends qu'il n'y a pas beaucoup de différence si vous changez d'équipes, étant donné que vous devez suivre les règlements de l'union.

M. WALTON: Un moment. A part les règlements de l'union, même si les règlements de l'union n'existaient pas, nous ne songerions pas à faire parcourir un trajet de 334 milles à une même équipe.

M. JACKMAN: Je comprends cela. En d'autres termes, s'il faut de six heures et trois quarts à huit heures pour parcourir ce trajet et que vous utilisez trois équipes, que font alors les employés le reste de la journée?

M. WALTON: Est-ce que cela nous concerne?

M. JACKMAN: Leurs loisirs ne vous concernent pas et ne nous concernent pas, mais le temps moyen est de deux heures et demie en allouant sept heures et demie pour un trajet moyen. Assurément un homme ne gagne pas son salaire de la journée en deux heures et demie.

M. WALTON: Comme je l'ai dit, 100 milles représentent l'équivalent d'une journée d'ouvrage pour les fins dont j'ai parlé, pour que nous ne soyons pas forcés de mettre un homme au travail, avec toute la préparation que cela nécessite, simplement pour quelques milles.

M. JACKMAN: Vous ne pouvez pas appeler un homme au travail pour un trajet de dix ou vingt milles et vous avez raison. Il devrait exister un règlement vous interdisant de le faire à moins de rémunérer l'employé en conséquence. D'autre part, il me paraît ridicule de nos jours, alors que vous opérez sous les conditions de guerre, qu'il existe une disette de cheminots, tels que mécaniciens, etc., qu'ils reçoivent le salaire d'une journée pour un travail de deux heures et demie et qu'ils n'aient rien à faire le reste de la journée. Travaillent-ils durant le reste de la journée?

M. WALTON: Oui, ils doivent préparer la locomotive avant d'entreprendre le voyage. Ils ont d'autres devoirs à remplir à la fin du voyage. Il leur faut conduire la locomotive à la remise, etc. Il peut se présenter des cas, mais il y a très peu d'hommes couvrant des parcours comme ceux dont vous faites mention. Il y a un grand nombre de trajets qui sont parcourus lentement par des trains de voyageurs, et plus lentement encore par des trains de marchandises, pour lesquels les heures de travail par rapport aux milles parcourus sont beaucoup plus longues que pour le parcours rapide dont vous parlez. Naturellement, des parcours comme Montréal-Toronto sont confiés aux employés plus anciens. Ils ont dû travailler arduement pendant vingt, trente ou trente-cinq ans avant d'obtenir un parcours comme celui-là. Cela mérite considération.

L'hon. M. HANSON: Je crois que c'est un système bien établi. Il a bien fonctionné pendant des années. Prenons, par exemple, le trajet Montréal, gare Windsor-Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. On utilise cinq équipes pour la locomotive et le parcours est de moins de 500 milles. L'équipe du train change tout d'abord à Mégantic. C'est-à-dire le conducteur. C'est un principe bien établi en exploitation ferroviaire. Je ne comprends pas ce que vous entendez par "se la couler douce" (*feather bedding*). Je n'ai jamais rencontré cette expression.

M. JACKMAN: C'est trop bien établi peut-être.

M. WALTON: Je crois que la référence à cette pratique, dans certains articles, a trait jusqu'à un certain point à des décisions rendues par le National Board aux Etats-Unis, qui ont été la cause de paiements rétroactifs, après de longs litiges. Au Canada, nous avons un Conseil de règlements dont font partie les divers réseaux et les fraternités; et différents griefs, dont quelques-uns concernaient le mode de rémunération de certains parcours, ont été réglés pendant de longues années à la satisfaction des chemins de fer; et je ne me rappelle pas que les règlements effectués aient impliqué de paiements rétroactifs. Il peut y en avoir eu dans des cas isolés, mais cela ne s'est certainement pas pratiqué sur une grande échelle. Il y a eu des cas aux Etats-Unis où des paiements rétroactifs comportant plusieurs milliers de dollars ont été effectués après deux ans ou plus, à des employés qui prétendaient avoir à se plaindre de ces conditions. Nous n'avons rien de tel au Canada.

M. JACKMAN: J'ai choisi le parcours Montréal-Toronto, la chose est naturelle pour moi, étant donné que je demeure dans l'une de ces villes. Apparemment, l'exemple est mal choisi. Existe-t-il d'autres parcours pour lesquels l'organisation des équipes est semblable?

M. WALTON: Je suppose qu'il est inévitable, en raison de la décision prise, il y a quelques années, de payer les salaires sur la base du parcours, d'avoir quelques cas de services très rapides et d'heures de travail très courtes. Mais, en règle générale, je crois que ce mode de rémunération est juste et équitable. Il encourage à parcourir le trajet rapidement lorsque la chose est possible, mais s'il y a des retards sans faute de la part des employés, on les paie pour le temps supplémentaire. Mais le paiement au mille est juste. On peut toujours trouver des cas isolés, comme celui dont je parle, avec rémunération excessive pour une journée courte.

M. JACKMAN: Un trajet de 100 milles par jour me paraît court. Il doit en être de même pour la plupart des employés de chemin de fer. Ai-je raison?

M. WALTON: Oui, mais ce parcours de 100 milles s'applique également aux trains de marchandises et aux trains de manœuvre qui parcourent ce trajet de 100 milles en dix ou douze heures. Je tiens à bien vous faire comprendre que ce trajet de 100 milles est considéré comme une journée de travail principalement dans le but dont j'ai fait mention au commencement, éviter de faire un appel pour une demi-heure de travail et dire ensuite que c'est tout pour la journée.

M. JACKMAN: Le travail d'un jour ne se limite pas à cela.

M. WALTON: Non, il ne se limite pas à cela.

M. JACKMAN: Cela constitue une épreuve pour l'effort de guerre. Je comprends votre point de vue, mais je trouve que la nature humaine est la même dans toutes les classes de la société. Si j'étais à votre place, je n'aimerais pas troubler mes relations avec les employés parce que j'aurais trop à faire. Je tiens à ce que le trafic se maintienne. L'élévation du coût vous importe moins que si vous étiez sur le point de faire faillite, de perdre votre emploi ou de voir le réseau passer en d'autres mains. Je suppose que ces règlements s'appliquent aux compagnies rivales aussi bien qu'à la vôtre, peut-être pour la même raison. Mais on n'exerce pas de pression sur vous, comme je le vois, pour occasionner des changements lorsque vous croyez qu'il peut y avoir de l'injustice, à l'heure actuelle.

M. WALTON: Je pourrais élucider ce point que je n'ai pas rendu assez clair. Depuis que la guerre a augmenté le trafic, il s'est présenté des cas où des cheminots, par suite de l'irrégularité de leurs parcours—et jusqu'à un certain point de la courte journée intervenante dont vous parlez—ont eu des périodes de repos de dix-huit à vingt-quatre heures et quelquefois même plus longues. Nous leur avons dit: "Seriez-vous disponibles pour un voyage dans l'intervalle?" Ils nous ont répondu "Oui" et ils ont fait ces voyages. Cela ne nuit aucunement

au bon emploi de la main-d'œuvre en temps de nécessité. Il est vrai que lorsqu'ils sont affectés à certains parcours, s'il se trouve d'autres employés disponibles, ils ont la préférence. Mais nous avons constaté qu'un grand nombre de ces cheminots affectés à ces trajets dits réguliers, lorsqu'ils ont du temps à leur disposition, entre leurs voyages réguliers, pour des courses pas très longues, les font volontiers. Si votre question portait à la prétendue perte de main-d'œuvre, je crois y avoir répondu. Il n'y a pas perte particulièrement.

M. JACKMAN: Supposons que ces employés sont semblables à bien d'autres, qu'ils sont imbus de patriotisme et qu'ils veulent travailler, bien qu'ils retirent des salaires élevés, une portion assez considérable de ceux-ci n'en retourne pas moins au Trésor par suite des taxes. Vous pourriez sans doute marcher avec moins d'employés; ou je vais m'exprimer ainsi: vous retirez le maximum d'effort, mais il en coûte beaucoup plus au pays parce que ces employés ont, disons, deux jours de repos et que vous leur demandez de faire une journée additionnelle de travail et qu'ils acceptent. Mais il faut les rémunérer pour ce travail additionnel.

M. WALTON: Nécessairement, mais ils ne sont rémunérés qu'aux taux courants pour ces voyages. Ils ne sont pas mieux payés pour un travail qu'ils font durant une période de repos. S'ils acceptent de faire ces voyages, ils touchent les taux courants.

M. JACKMAN: Je comprends qu'ils ne reçoivent pas temps et demi ou temps double comme dans certains cas.

M. WALTON: Exactement.

M. JACKMAN: Pour débiter, ce sont des employés assez bien rémunérés et ils touchent des sommes additionnelles. J'ai constaté cela dans ces articles et, comme pour tous les articles, je suppose qu'on choisit les faits saillants pour les rendre intéressants. Voudriez-vous nous dire si une situation semblable à celle du parcours Montréal-Toronto existe sur d'autres lignes de votre réseau? Sur quel autre parcours est-il évidemment possible d'éliminer une des trois équipes?

M. WALTON: Je ne crois pas qu'il s'en trouve beaucoup. Il y a environ six mois, nous avons demandé à nos diverses administrations régionales de faire une étude de l'organisation des parcours, afin de tirer profit de chaque occasion relatée plus haut, et de donner du travail additionnel à ces cheminots en plus de leurs voyages réguliers, s'il arrive que l'on ait besoin de plus d'employés et que ce soit la seule manière de nous les procurer. Un plan a été établi afin que nous puissions le faire chaque fois que cela sera nécessaire.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Walton, un certain élément physique n'entre-t-il pas en ligne de compte?

M. WALTON: C'est un point qu'il ne faut pas perdre de vue. On ne peut pas s'attendre à ce qu'un homme—comme dans le cas de la locomotive faisant tout le trajet de Montréal à Toronto—puisse résister autant qu'une machine. Cela est impossible.

M. JACKMAN: C'est compréhensible. Vous avez trois équipes, alors que vous admettez que le travail pourrait être fait par deux.

M. WALTON: Il y a la question du trajet de Brockville à Belleville.

M. JACKMAN: Répondez-donc oui ou non. Deux équipes pourraient convenablement conduire le train de Montréal à Toronto?

M. WALTON: Je crois qu'elles le pourraient.

M. JACKMAN: Sans abuser du personnel?

M. WALTON: C'est fort douteux.

M. JACKMAN: Vous dites que c'est fort douteux?

M. WALTON: Oui, faire couvrir ce voyage par deux équipes, je ne crois pas que ce soit une proposition raisonnable.

M. JACKMAN: Vous croyez qu'un trajet de 100 milles représente une bonne journée d'ouvrage pour une équipe de locomotive.

M. WALTON: Pas nécessairement. Il n'est pas possible de répondre à une question de façon catégorique. Dans des conditions très favorables, cette distance en milles, est une très petite journée de travail. D'autre part, dans d'autres circonstances, cette même distance de 100 milles représente une grosse journée de travail pour les équipes de trains omnibus de marchandises et les trains de manœuvre faisant l'aiguillage à maints endroits.

L'hon. M. HANSON: N'existe-t-il pas une distinction dans les conditions de travail entre les services de voyageurs, les services directs et les services de marchandises? Je croyais qu'il y en avait une.

M. WALTON: Il y a une différence dans les taux, naturellement.

L'hon. M. HANSON: Différents taux de rémunération?

M. WALTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: N'est-il pas vrai que ce point a été étudié pendant de longues années, et que n'avez obtenu un certain résultat qu'après de longs pourparlers avec les unions?

M. WALTON: C'est exact, monsieur.

L'hon. M. HANSON: Et personne ne tient à troubler la situation.

M. WALTON: C'est exact.

M. JACKMAN: Mais nous sommes en temps de guerre.

L'hon. M. HANSON: Je le sais. Quant à moi, je n'ai pas de critique à faire. Au cours de ma carrière j'ai connu un grand nombre de mécaniciens de locomotive et je compte de nombreux amis parmi eux, ils conduisent de petits trains de marchandises sur des lignes subsidiaires de peu d'importance et lorsqu'ils atteignent l'âge de la retraite, la plupart sont prêts à la prendre. C'est mon expérience.

M. VAUGHAN: Ces cheminots ont une très grande responsabilité; en plus de 700 à 800 voyageurs, il y a une valeur de plusieurs millions dollars de marchandises derrière la locomotive.

M. NICHOLSON: Au cours de tempêtes comme celles que nous avons eues l'hiver dernier, il n'aurait pas été possible de demander à des équipes de faire le trajet entre Montréal et Belleville, ce parcours serait trop long; il ne serait pas possible d'établir un terminus à mi-chemin entre Montréal et Toronto. Réflexion faite, je crois qu'à partir du moment où ils préparent leur locomotive jusqu'à celui où elle est remise, ces employés font une bonne journée de travail. Il est injuste de penser que nous prenons place dans un wagon-salon et que nous faisons le trajet entre Montréal et Brockville en deux heures, l'équipe de la locomotive peut faire de même. Il est injuste de penser que les députés travaillent vingt-quatre heures par jour, toute la semaine; ce sont les heures durant lesquelles la Chambre est en session et pour la plupart, nous pensons avoir beaucoup de travail à faire avant la séance de la Chambre et après l'ajournement. Il en est de même pour les mécaniciens et les chauffeurs, ils ont du travail à faire avant d'entreprendre le voyage. Je crois que ce serait un geste bien impopulaire de la part des chemins de fer Nationaux d'effectuer un changement et de porter le trajet, disons, de 100 à 150 milles.

M. VAUGHAN: Il ne serait pas possible pour les chemins de fer Nationaux d'agir ainsi. La chose ne peut pas se faire. Ces échelles sont en vigueur partout aux Etats-Unis et au Canada. Un trajet de 100 milles est pris comme base du taux de rémunération depuis au moins cinquante ans. Je crois qu'il serait peu sage de suggérer un changement au cours de la guerre.

M. JACKMAN: Cinquante ans. Est-ce depuis ce temps qu'un trajet de 100 milles a été pris pour base?

M. VAUGHAN: Cela remonte loin. Je me le rappelle pour plus de quarante ans.

M. JACKMAN: Une distance de 100 milles constitue le trajet d'une journée.

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Naturellement, ce qui se trouve à la base de tout cela, ce sont les améliorations des locomotives et de la voie, et il en résulte qu'un employé peut faire une plus grosse journée de travail. Bien que quelques-uns de ces règlements servent de base pour la répartition du travail alors qu'il n'y a pas beaucoup à faire, néanmoins lorsqu'il y a au pays une disette de main-d'œuvre, je crois que vous devriez pouvoir modifier ces règlements.

M. WALTON: Il peut être vrai que les améliorations des locomotives et de la voie, dans bien des cas, ont permis de gagner le salaire de la journée en beaucoup moins de temps. Cela a aussi permis d'améliorer la livraison et comme résultat un plus grand nombre de tonnes de marchandises peuvent être manutentionnées dans le même espace de temps.

M. JACKMAN: Evidemment.

M. WALTON: Toutefois, c'est un avantage réciproque.

M. JACKMAN: Votre prix de revient n'augmente pas. Vous ne pouvez pas vous attendre à ce que des gens prennent tous les bénéfices; ceux-ci doivent être répartis dans le public vu que le coût normal de la vie augmente de génération en génération. Votre argument ne tient pas.

M. WALTON: Le public en bénéficie en ce sens que nous donnons un meilleur service que dans le passé.

M. JACKMAN: Monsieur Vaughan, vous avez ce qu'on appelle une automotrice "stero"; qu'est-ce? un wagon unique?

M. VAUGHAN: C'est un wagon unique muni d'un dispositif pour découvrir les fissures transversales et autres défauts dans les rails.

M. WALTON: C'est un wagon unique avec moteur Diesel conduit par des experts qui font fonctionner le dispositif pour la découverte des défauts. Il y a aussi un conducteur et un signaleur qui exécutent les ordres et les opérations sur la route alors que se fait le travail nécessaire pour vérifier l'état des rails.

M. JACKMAN: Combien d'employés composent l'équipe?

M. WALTON: Je crois qu'il y a un conducteur et un signaleur. Je ne suis pas très sûr à ce moment.

M. JACKMAN: L'équipe se compose de combien d'hommes habituellement?

M. WALTON: De trois, je crois, mais nous ne les payons pas, nous avons un contrat avec la compagnie à qui appartient le wagon. A part des employés que nous fournissons pour faire circuler le wagon, le salaire des autres employés qui peuvent être fournis est prévu dans le contrat.

M. JACKMAN: Alors, vous utilisez une équipe de trois pour ce wagon.

M. WALTON: Deux, si ma mémoire est juste.

M. ROSS: Je crois que l'argument de M. Jackman a un certain mérite, monsieur Walton; si vous suivez ce train de Montréal à Chicago.

M. WALTON: A quel propos?

M. JACKMAN: Du changement d'équipe de locomotive.

M. ROSS: Sur le parcours de Montréal à Chicago, considérant le nombre de divisions.

L'hon. M. HANSON: Sur le parcours international?

M. ROSS: Oui.

M. WALTON: La division suivante est Toronto et Sarnia.

M. JACKMAN: C'est un long trajet; quelle distance à peu près?

M. WALTON: Environ 170 milles. Et maintenant, si nous comparons le trajet d'une journée...

M. ROSS: Continuez, s'il vous plaît.

M. WALTON: Il y a ensuite Port-Huron à Battle-Creek, soit à peu près 160 milles et Battle-Creek à Chicago, soit encore 160 ou 165 milles.

L'hon. M. HANSON: Et il faut six équipes pour parcourir—combien de milles?

M. WALTON: Approximativement 800.

M. ROSS: Combien de divisions?

M. WALTON: Il y a six divisions: trois de Montréal à Toronto, une de Toronto à Sarnia et deux de là à Chicago.

L'hon. M. HANSON: Pour ces divisions, je suppose que vous ne pouvez pas vous arrêter arbitrairement à 100 milles ou 150 milles.

M. WALTON: Non, monsieur. Vous devez aller à la remise du terminus parce que c'est à cet endroit que se trouvent vos installations.

L'hon. M. HANSON: Mais vous avez trois équipes pour couvrir la distance de Toronto à Chicago, qui est beaucoup plus considérable que celle parcourue par les équipes de Montréal à Toronto. Il paraît y avoir une injustice ici.

M. WALTON: Oui, si vous comparez la distance inégale par voyage, mais il y a aussi un maximum pour tous ces parcours, et de la sorte si un employé couvre plus de milles pour un voyage simple, il fera moins de voyages par mois.

L'hon. M. HANSON: Cela ne vous aide pas beaucoup, car vous employez d'autres hommes d'équipe.

M. JACKMAN: Oui, et vous n'utilisez pas votre main-d'œuvre à sa pleine capacité.

M. WALTON: A l'exception des trois hommes dont j'ai fait mention il y a quelques instants—lorsqu'il y a de courtes randonnées ou une longue période de repos, nous les utilisons sur des trajets additionnels, comme je l'ai dit.

M. JACKMAN: Quelle est la limite moyenne de travail d'un homme, ou que lui donnez-vous ou qui établit la limite?

M. WALTON: Il y a une limite générale, maintenant. Pour le service des marchandises, elle est d'environ 3,800 milles par mois et pour le service des voyageurs, d'environ 4,800 milles. Je ne donne ces chiffres que de mémoire. Je ne puis dire s'ils sont exacts.

M. JACKMAN: Oui, c'est exact. Cent soixante milles par jour, cela ferait 4,800 milles pour le service des voyageurs et 3,800 ou 127 milles par jour, pour le service des marchandises. Dans un article paru dans le *Readers' Digest* du mois de mars, que j'ai devant moi,—je suppose que ce sont des renseignements généraux sur les conditions ferroviaires aux Etats-Unis—il est dit:

“L'équipe de la locomotive du B. & O's Royal Blue, entre New-York et Washington, ne peut travailler qu'un jour sur trois. Sur le Southern Pacific's Los Angeles—San Francisco Daylight, l'équipe de la locomotive n'a le droit de faire que 12 voyages par mois. Si les unions permettaient aux mécaniciens du Union Pacific Streamliner de travailler durant un mois à la semaine de six jours de 8 heures, ces hommes gagneraient \$2,000 et, d'après les règlements, ils seraient forcés de prendre un congé de quatre mois pour se conformer à leur limitation de parcours.” Cette proposition s'applique aussi à ceux du Santa-Fe-Super-Chief et du Milwaukee-Hiawatha.

Durant notre enquête, nous avons demandé à presque tous les employés de chemins de fer à qui nous avons parlé si, à leur avis, 4,800 milles-passagers par mois constituaient la limite de travail prudente et efficace qu'un mécanicien ou un chauffeur pouvait donner.

La réponse fut fréquemment: "Diable, non". Un mécanicien nous a déclaré: "Cela pouvait être le cas il y a 40 ans, lorsqu'on a inventé ce règlement, la première fois." "J'aimerais être en charge de ce trajet, chaque jour pour toute la durée. Mais je ferais plus d'argent que la plupart des vice-présidents et ça aurait mauvaise allure, la prochaine fois que nous demanderons une hausse de salaire. Ainsi, les unions me maintiennent à environ \$400 par mois.

Est-ce là simple babillage de reporter ou cela est-il assez conforme aux faits et s'applique-t-il aux conditions canadiennes ainsi qu'à celles des Etats-Unis?

M. WALTON: J'ignore si je pourrais établir une limite quelconque à ce que l'endurance physique d'un homme peut supporter par mois. Comme je viens de vous le dire, nous reconnaissons les 4,800 milles comme limite d'un mois applicable au service des voyageurs; quant aux unions ou aux fraternités, elles ont marché de concert avec nous en mettant à notre disposition les hommes demandés dans la mesure où, à leur avis, leur condition physique le permettait.

L'hon. M. HANSON: L'étape Toronto-Montréal n'est-elle pas un exemple extrême?

M. WALTON: Oui, c'est la plus lourde section de notre ligne principale.

M. JACKMAN: Y a-t-il des règlements particuliers applicables à l'aiguillage?

M. WALTON: L'aiguillage?

M. JACKMAN: Oui, cela pourrait paraître étrange à quelqu'un qui n'est pas familier avec ce travail.

M. WALTON: Je ne sais pas à quoi vous faites allusion; je ne saurais saisir votre point, monsieur Jackman. Veuillez donc expliquer plus au long et alors je vous répondrai du mieux que je pourrai.

M. JACKMAN: Avez-vous une manœuvre qu'aux Etats-Unis on appelle "returning light"?

M. WALTON: Cela s'applique plutôt aux grands terminus des Etats-Unis. C'est une méthode en pratique aux jonctions de trafic entre deux chemins de fer, et ce qu'ils font, chez-eux, me paraît assez injuste: si, par exemple, l'équipe de la route A passe son trafic à la route B, elle doit revenir avec sa locomotive parce que la route B a droit à l'ouvrage de ce trafic, et, alors, l'équipe de la route A ne ramène que sa locomotive.

Nous ne sommes guère exposés à cela dans ce pays-ci vu l'absence de terminus aussi vastes qui obligent, en certains cas, à couvrir un parcours de plusieurs milles pour opérer le transfert d'un terminus à l'autre, et, franchement, je ne connais pas d'endroit au Canada où ce problème pourrait se présenter.

M. JACKMAN: Je n'ai pas parlé de problème.

M. WALTON: Je n'essaye pas de m'esquiver. A tous ces points de jonction, les voies dites de jonction sont raisonnablement près les unes des autres; on laisse les wagons sur une voie, on accroche les wagons d'une autre voie et on les ramène. Il n'y a pas...

M. JACKMAN: Les trains ne circulent pas à vide au Canada; d'après ce que vous nous avez dit, j'ai l'impression qu'il n'y a pas de raison pour que cela se produise au Canada.

M. WALTON: Je ne sais pas si c'est une question de raison mais il n'en demeure pas moins certain que nous n'avons pas de tel problème; le fait n'est pas exceptionnel, il ne pourrait se produire au Canada.

M. JACKMAN: En raison des circonstances?

M. WALTON: En raison des circonstances et à défaut de vastes terminus comme ceux qui rayonnent à plusieurs milles de Chicago.

M. JACKMAN: Si le parcours moyen d'un mécanicien est de 4,800 milles par mois, comment sa paye de base est-elle fixée? Elle semble fixée sur les parcours de 100 milles, mais comment y arrive-t-on?

M. WALTON: Comment est-il rétribué?

M. JACKMAN: Oui.

M. WALTON: Le mécanicien est rétribué à base de temps converti en milles car son salaire pour le mois se mesure à tant de milles. Il est rétribué à base de temps converti en milles à raison de vingt milles l'heure passée à mettre sa locomotive en état ou à d'autres travaux préparatoires avant le départ de son convoi.

M. JACKMAN: Quel temps le mécanicien et le chauffeur doivent-ils consacrer à la préparation de la locomotive?

M. WALTON: Ce n'est pas tellement une affaire de préparation que d'inspection initiale; c'est ce que nous appelons, inspection de terminus. Il doit s'assurer du fait que la locomotive qu'il va sortir le satisfait à tous égards; indépendamment de tout certificat fourni par le personnel de l'atelier relatif à tout ce qu'il aurait pu faire à la locomotive, l'homme qui doit en prendre charge est tenu responsable, sur sa propre revision, de ce que tout est en bon état.

L'hon. M. HANSON: Il a cette responsabilité et on le paie en conséquence?

M. WALTON: Il est payé en conséquence.

L'hon. M. HANSON: Depuis quand ce règlement d'une demi-heure avant...

M. WALTON: Une demi-heure?

L'hon. M. HANSON: Il y a une demi-heure pour sortir sa locomotive?

M. WALTON: Oui.

M. ROSS: Il doit jeter un dernier coup d'œil à sa manette.

M. WALTON: Oui. Du moment qu'il commence à rouler au départ, il commence au mille. Il reste au mille jusqu'à ce qu'il ait atteint l'autre terminus. Si, pour une raison quelconque, un train de voyageurs ne fait pas 20 milles à l'heure, le reste compte comme temps supplémentaire. En d'autres termes, il est payé au mille ou à l'heure, selon que l'une ou l'autre méthode est plus avantageuse pour lui.

M. JACKMAN: Supposons que j'aie à la remise prendre charge de ma locomotive pour Montréal, au départ de Toronto. J'ai une demi-heure pour faire mon inspection. Cela compte-t-il pour dix milles?

M. WALTON: Oui.

M. JACKMAN: Alors, je monte dans ma cabine et je démarre. Ma première section se termine à Brockville. A combien de milles est-ce de Montréal?

M. WALTON: A cent vingt-cinq milles.

M. JACKMAN: Cela fait cinq heures et quart, n'est-ce pas?

M. WALTON: Non, nous ne calculons pas cela en heures s'il le fait tout d'une traite. Il obtient tant par mille et 125 fois ce taux.

M. JACKMAN: Quel est le taux au mille?

M. WALTON: Il faudrait que je le trouve.

M. JACKMAN: Dites-le-moi approximativement.

M. WALTON: Il existe des taux différents. Nous avons un taux, qui s'applique à la plus petite locomotive, c'est un taux de tant de cents et une fraction par heure. Cela donnerait environ 6.3. Je vous donne ces chiffres purement de mémoire.

M. JACKMAN: Six cents et trois dixièmes par mille?

M. WALTON: Oui.

M. JACKMAN: Cela ferait de \$7.25 à \$7.50, environ. Il avait déjà une demi-heure à son crédit. Cela lui donne dix autres milles.

M. WALTON: Oui.

M. JACKMAN: Il reçoit donc 63 cents ou un total de \$8.13. C'est tout ce qu'il fait pour la journée?

M. WALTON: Il reste encore la disposition finale du temps, rendu à Brockville de sorte que cela donne...

M. JACKMAN: Une autre demi-heure? Ce n'est pas excessif. Comment montez-vous le taux? \$8.73 n'est pas un gros montant. Où prend-il le montant supplémentaire? Au taux de \$8.73 par jour, cela ne lui donne pas énormément pour son travail.

M. WALTON: Non.

M. JACKMAN: Cela ne sera pas assez.

M. WALTON: Non.

M. JACKMAN: Alors, où va-t-il trouver le reste de son argent?

M. WALTON: Le reste de quel argent?

M. JACKMAN: Il gagne de \$4,000 à \$5,000 par année, au moins.

M. WALTON: Non. Si vous vous rappelez bien, hier, j'ai dit qu'il pouvait y avoir quelques mécaniciens qui font jusqu'à \$5,000 par année; c'est justement à quoi je voulais en venir. Bien qu'il s'en trouve quelques-uns qui se rendent à ce montant, ils ne seront pas nombreux, et si vous rencontrez plusieurs hommes réellement haut-salariés, je crois que vous aurez à constater qu'ils ont donné de longues heures pour justifier leurs plus gros salaires.

L'hon. M. HANSON: Ce que vous cherchez à démontrer c'est que les pratiques qui favorisaient ces haut-salariés n'existent plus maintenant?

M. WALTON: Non.

L'hon. M. HANSON: Mais cela existait il y a quelques années?

M. WALTON: Oui.

L'hon. M. HANSON: Permettez-moi de vous donner un exemple. Il y a un express qui va de St-Stephen à Edmundston, Nouveau-Brunswick. C'est vrai que c'est un embranchement. Je ne crois pas qu'il aille au delà de 175 milles. Mon vieil ami, Charlie Henderson, en a été le chef de train durant au moins vingt-cinq ans.

L'hon. M. MICHAUD: Peut-être bien quarante ans.

L'hon. M. HANSON: Monsieur Michaud le connaît très bien. Je ne crois pas qu'il ait été chef quarante ans—je dirais plutôt vingt-cinq ans—il faisait ce travail six jours par semaine, et, aux taux de salaire alors en vogue, il se faisait un fort beau revenu, et je lui disais de se cramponner à cet emploi aussi longtemps qu'il le pourrait. Lorsqu'il s'est retiré, une équipe additionnelle a été mise là. Deux équipes avaient l'habitude de faire le travail avec deux chefs de train, et je ne suis pas sûr si deux équipes de cabine le faisaient aussi. Lorsqu'il s'est retiré et que les plus anciens partirent pour faire place à d'autres, il est probable que cette ligne a été confiée à trois équipes au lieu de deux, et la raison en est, afin de donner, plus d'emploi durant ces jours de dépression ou à cause du manque de travail. Alors, tous ces hauts salaires ont été diminués. Je vais vous donner un autre exemple: le C.P.R. a une voie de Fredericton à Woodstock qui s'appelle l'embranchement de Gibson. Mon vieil ami Charlie McGibbon fut le chef de train sur cette ligne jusqu'à sa mort. Il partait en service à six heures et demie du matin, démarrait à sept heures, se rendait à Woodstock, se reposait quatre ou cinq heures, revenait à Fredericton à 8 heures dans la soirée et avait une demi-heure pour remiser son train. Il faisait environ \$15 par jour; nous avions l'habitude de faire le calcul dans le fourgon à bagages

pour trouver ce qu'il gagnerait cette année-là et je lui conseillais de garder cet emploi. Il travaillait six jours par semaine. Maintenant, deux équipes font l'ouvrage. Le public s'imagine que ces hommes font beaucoup d'argent. Cela pouvait être vrai dans le temps, mais plus aujourd'hui.

M. WALTON: Le pourcentage a toujours diminué; mais il s'est assez bien maintenant en dépit du trafic de ce temps de guerre.

M. JACKMAN: Les hommes ont-ils un jour libre par semaine sans compter le dimanche?

M. WALTON: Dans la section du roulement, on ne traite pas le dimanche à ce titre car le trafic fonctionne d'une manière spéciale, sauf sur les lignes de trains de marchandises et les embranchements qui ne fonctionnent pas le dimanche; mais sur la ligne principale, nous devons prendre le trafic comme il vient.

M. JACKMAN: Vous devez leur donner un jour de congé?

M. WALTON: Ils ont exactement le même salaire le dimanche que les autres jours.

M. JACKMAN: Je demande s'ils n'ont pas un congé du samedi ou du dimanche et s'ils travaillent cinq ou six jours par semaine?

M. WALTON: Ils peuvent travailler n'importe quel nombre de jours la semaine.

M. JACKMAN: Je parle du nombre d'heures.

M. WALTON: Dans les métiers ambulants, on ne connaît pas de dimanche ou de jours fériés. C'est un des désavantages de ce genre de travail. Nul n'est sûr d'être de service ou à la maison un jour déterminé, à moins de renoncer délibérément à sa paye. On ne peut pas dire à un homme de prendre congé le dimanche.

M. JACKMAN: Dans les sept jours—sept jours consécutifs—un homme travaille-t-il cinq, six ou sept jours?

M. WALTON: Je ne puis répondre à cette question, car certain jour, en service des marchandises, par exemple, il peut se trouver de service à quatre heures du matin.

M. JACKMAN: A quoi voulez-vous en venir? Voulez-vous donner un jour de congé par semaine ou non?

M. WALTON: Non, nous ne faisons pas cela. Cette coutume, de payer sur la base du parcours mensuel, permet de donner certaines heures libres durant le mois, mais non pas parce qu'elles coïncident avec un mardi ou un samedi; l'homme les prend entre ses voyages.

M. JACKMAN: Je comprends cela.

L'hon. M. HANSON: Ces hommes n'ont pas de congé avec paye?

M. WALTON: Non, pas un seul.

L'hon. M. HANSON: Vous vous rappellerez peut-être la tentative faite pour obtenir un jour de repos hebdomadaire, soit le dimanche ou un autre jour; mais cette tentative a échoué.

M. WALTON: Oui, mais cela n'était pas possible, particulièrement sur les lignes de jonction avec le trafic des Etats-Unis, et maintenant, durant la guerre, il ne faut pas y penser, naturellement.

M. SHAW: Pendant que nous sommes sur ce sujet, il me plairait de discuter

M. SHAW: Pendant que nous sommes sur ce sujet, il me plairait de discuter, quand vous le voudrez bien, la question des retraites. Pourrais-je le faire maintenant? Nous nous occupons des salaires, ce qui est un sujet important, et, si le temps s'y prête, j'aimerais traiter de cette question.

Le PRÉSIDENT: C'est aussi bien de le faire maintenant.

M. SHAW: J'ai entre les mains une lettre relative à monsieur W. E. Evans d'Edmonton, un ex-employé du Canadien-National qui a pris sa retraite pour

raison de santé. S'il s'agissait tout simplement d'un fait individuel, je n'amènerais pas la discussion sur le tapis; mais il s'agit de certaines accusations et certaines allégations qui, je crois, devraient être prises en considération par ce Comité. Je vais vous lire un ou deux paragraphes de cette lettre qui n'a pas été écrite par monsieur Evans, mais, en son nom, par une personne compétente:—

Lorsque la pension, de non contributive qu'elle était, fut changée en pension à base contributive, Evans avait complété 18 ans de service continu. Durant tout ce temps il ne chôma qu'un mois, et ne demanda et ne prit aucune vacance.

En 1937, il reçut un avis officiel à l'effet que la période de service continu pour fins de pension non contributive serait de 18 ans et 3 mois, et que le montant de sa pension serait de \$399, pourvu qu'il ait la durée de service voulue et l'âge de retraite.

Lorsque, récemment, il formula une demande de pension, il reçut un état révisé indiquant que sa période de service continu avait été réduite de 18 ans et 3 mois à environ 16 ans. Après qu'il eut protesté et démontré, au moyen de ses propres notes, qu'il y avait eu erreur, le chiffre fut de nouveau changé et fixé à 17 ans et 1 mois.

Il se trouve que cet homme est un des rares employés de tout le service qui prennent des notes et il protesta contre cette révision, établissant qu'il y avait une erreur d'environ quatre mois. Toutefois, cela ne changera pas le montant de la pension qu'il reçoit, réduite à la suite de cette révision. Il appert que la révision fut faite en déduisant tous les jours durant lesquels il n'avait pas travaillé, bien qu'il fût chez lui, libre et en état de travailler.

Considérant son long état de service continu, lequel fut reconnu en 1937, alors qu'on l'informa que son service pour fin de pension serait coté à 18 ans et 3 mois, réviser sa pension lorsqu'il est sur le point de la toucher me paraît un acte de basse mesquinerie. Même s'il y avait eu quelque erreur technique, il semble qu'un homme avec un tel état de service, qui n'avait jamais pris un congé ni été malade durant tout ce temps, était en lieu de s'attendre à quelque concession.

Evans me dit que la chose se pratique sur une grande échelle à l'égard des hommes plus âgés désirant prendre leur retraite avec pension.

Il continue en disant qu'Evans a une masse de preuves qu'il pourrait produire relativement à cette affaire. A mon sens, l'affaire est très importante et nous devrions obtenir des renseignements de la part des fonctionnaires du Canadien-National.

M. VAUGHAN: Nous obtiendrons des renseignements sur cette affaire Evans. Je ne me souviens pas de la chose. Tout ce que je sais, c'est que nos règlements sur les pensions sont rigides et que tout homme qui veut sa pension doit s'y conformer rigoureusement. Nous avons actuellement 100,000 hommes et devons les traiter tous de la même manière. Certains essaient en différents temps de se faire attribuer du service additionnel relativement à certaines périodes où, pour une raison ou pour une autre, ils n'étaient pas en service. Nous avons un comité qui s'occupe des affaires de ce genre et chaque cas est étudié avec soin, quant au fond, et je suis persuadé que personne n'est victime d'injustice.

L'hon. M. HANSON: Selon votre interprétation des règlements?

M. VAUGHAN: Exactement. Nous avons, dans notre bureau des pensions, des représentants ouvriers, et nous n'avons reçu aucune plainte de leur part à l'effet que nous ne traitions pas nos hommes équitablement.

L'hon. M. HANSON: J'ai cette semaine, reçu une communication de la part d'un cantonnier de Brown's Flatt, Nouveau-Brunswick—sur la ligne St-Jean-Québec—stationné à cet endroit depuis environ 18 ans; il a atteint ce que je crois être l'âge de retraite et on l'a avisé qu'il n'avait pas droit à la pension. Je ne suis pas au courant de ces choses.

M. VAUGHAN: C'est la faute de l'homme, car cette pension pour service a été instituée en 1934 et chaque homme aurait dû dans l'intervalle se renseigner auprès de notre service des pensions pour voir si sa pension pour service avait dûment été établie.

L'hon. M. HANSON: C'était à lui d'y voir?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Oh! était-ce bien à lui?

M. VAUGHAN: Pas entièrement, mais il lui est toujours loisible de s'adresser à notre service des pensions pour s'assurer quel est son statut sous ce rapport, et quelque fois l'ouvrier néglige de le faire.

L'hon. M. HANSON: Je crains bien que c'est ce qui est arrivé dans ce cas-ci. Quoi qu'il en soit, il m'est impossible d'entrer dans les détails de cette cause, car je n'ai encore reçu de réponse; mais il n'y a pas de doute que cet homme s'attendait à recevoir quelque chose un jour, et voilà qu'il ne recevra rien. C'est peut-être là un cas extrême. Pour l'employé, cette pension est précieuse. J'aime à croire que vous donnez aux règlements une large interprétation.

M. VAUGHAN: Je crois que notre bureau des pensions donne aux règlements sur les pensions une interprétation très large. De fait, en cas de doute, l'employé en a le bénéfice.

M. SHAW: Monsieur le président, puis-je demander à M. Vaughan de s'enquérir de ce cas et de me communiquer le résultat de ses recherches. D'après ce qu'on m'en a dit verbalement, cet homme a tout essayé et il a l'impression qu'on le traite injustement. On prétend aussi, à son appui, que cette pratique est générale dans le cas des hommes assez âgés désirant la pension. Je ne crois pas que la chose doive rester là.

M. VAUGHAN: Nous avons reçu bien peu de plaintes de la part de nos hommes; quoi qu'il en soit, j'obtiendrai des précisions sur ce cas et vous les communiquerai.

L'hon. M. HANSON: Monsieur Vaughan, pouvez-vous, ou quelqu'un autre peut-il, nous dire quelles sont les dispositions au sujet des pensions? Il existe plusieurs plans, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Nous avons trois plans d'assurance. Il y a l'ancienne caisse de prévoyance, établie selon la politique du gouvernement canadien. Aucun membre nouveau n'y a été admis après l'établissement du plan de pension du Canadien-National.

L'hon. M. HANSON: Ce plan était-il contributif?

M. VAUGHAN: Il était contributif, oui; naturellement, les anciens membres qui en font partie, continuent à y verser leurs contributions. Puis il y a la caisse des retraites du Grand-Tronc. On n'y a admis aucun nouveau membre durant les 35 dernières années, mais les anciens membres continuent à en faire partie et à verser leurs contributions. L'âge de la retraite et de la pension n'est pas le même dans ces deux plans. Le plan du Canadien-National, auquel tous appartiennent et ont appartenu depuis quelques années, est basé sur les états de services de l'employé. La pension de service fut établie, pour tout employé, à la fin de 1934; elle est basée sur les années de service et la moyenne du salaire durant une période de dix ans.

M. EMMERSON: Durant les dix dernières années.

M. VAUGHAN: Les dix années de service les plus élevées; les dix meilleures années de services; la pension de service est basée là-dessus. Puis, la pension s'accroît avec ses contributions et la compagnie contribue une somme égale jusqu'à concurrence de 5 p. 100. C'est-à-dire que s'il verse trois dollars, nous en versons trois; s'il en verse cinq, nous en versons cinq. S'il en verse dix, nous en versons cinq; nous ne dépassons pas 5 pour cent.

L'hon. M. HANSON: La contribution est facultative?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: A la fin, lorsque ces vieux employés auront disparu, ce sera le seul plan de pension en existence?

M. VAUGHAN: Exactement.

L'hon. M. HANSON: Vous aurez alors un plan uniforme?

M. VAUGHAN: Oui.

M. DUBUC: Quel est l'âge de retraite, 65 ou 70?

M. VAUGHAN: La retraite est obligatoire à 65 ans.

M. ROSS: Lorsqu'un homme entre au service, de quelle manière est-il mis au courant des différents règlements sur la pension?

M. VAUGHAN: Un exemplaire des règlements est à sa disposition.

M. ROSS: Le réseau ne fait rien pour renseigner ses employés?

M. VAUGHAN: On s'en occupe continuellement. Les employés sont tenus parfaitement au courant des règlements.

M. ROSS: Mais on ne les tient pas au courant de leurs droits?

M. VAUGHAN: Ils ont leurs propres représentants dans le comité des pensions. Trois membres des unions ouvrières font partie du comité des pensions.

M. ROSS: Je sais qu'il existe des endroits où se renseigner, mais si les choses s'y passent comme dans l'armée, on les laisse simplement suivre leur train-train et à la première occasion ils sont en butte à des difficultés. Ils ne se tiennent pas bien au courant des règlements. Voilà pourquoi je posais cette question.

M. VAUGHAN: Nous nous efforçons de renseigner parfaitement nos employés. Nous avons pour cela notre magazine *Canadian National* et autres organes.

M. ROSS: J'allais justement vous en parler.

M. VAUGHAN: Des articles sur les pensions y sont publiés de temps en temps et je crois que nos employés sont mis parfaitement au courant.

L'hon. M. HANSON: Est-ce qu'en sus de cela, vous n'affichez pas, à certains terminus, des avis de changements aux règlements?

M. VAUGHAN: Oui, s'il survient des changements aux règlements, ce qui arrive très rarement, un avis est affiché.

M. JACKMAN: D'après votre expérience, quel est le pourcentage des contributions par les employés? Est-ce que la plupart prennent avantage du plan jusqu'à concurrence de 5 p. 100?

M. VAUGHAN: Les contributions varient beaucoup, monsieur Jackman. Un assez grand nombre ne versent rien et, en conséquence, ne peuvent s'attendre qu'à toucher une pension comparativement petite une fois à leur retraite. Plusieurs contribuent 1 ou 2 p. 100 et quelques-uns contribuent 10 p. 100. Je ne saurais dire de mémoire dans quelles proportions les différentes sommes sont versées.

M. JACKMAN: J'aimerais connaître de quelle manière la nature humaine réagit dans un cas semblable. C'est là la raison de ma question. Un bon nombre ne profitent pas de cette mesure généreuse et sage de la compagnie qui verse un montant égal jusqu'à concurrence du montant maximum. Ils devraient le faire dans leur propre intérêt.

Le PRÉSIDENT: Si vous le voulez nous passerons à la page 13.

M. JACKMAN: Je crois que M. Vaughan à une réponse à cela.

M. VAUGHAN: Je pourrais peut-être vous obtenir le nombre d'hommes qui contribuent 1, 2, 3, 4 et 5 p. 100. Je n'ai pas ce renseignement ici.

M. JACKMAN: La chose est très intéressante. On devrait les encourager à contribuer jusqu'à concurrence du maximum de 5 p. 100. Les membres du Parlement souhaiteraient avoir l'occasion de le faire.

M. VAUGHAN: Vous seriez surpris du nombre d'hommes qui, à l'occasion, retirent leurs contributions. Ils sont à court d'argent ou tombent malades. Certains peuvent avoir \$800 ou \$900 ou \$1,000 à leur crédit, et le retirent.

M. JACKMAN: Il vous faut alors retirer également vos contributions?

M. VAUGHAN: Elles sont annulées. Nous encourageons nos hommes à contribuer à la caisse des pensions parce que nous savons que c'est dans leur intérêt.

L'hon. M. HANSON: Vous assurez vous-mêmes vos propriétés?

M. VAUGHAN: Oui, nous assurons nous-mêmes toutes nos propriétés ferroviaires, sauf quelques-unes qui sont assurées à l'extérieur.

L'hon. M. HANSON: Et votre fonds se chiffre maintenant à \$12,000,000?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

L'hon. M. HANSON: Cela est-il placé dans vos propres obligations?

M. VAUGHAN: Je crois que nous avons répondu à cela hier. Certains placements sont faits dans nos propres obligations et obligations garanties, et de faibles sommes ont été placées, il y a quelques années, en obligations municipales et autres.

M. EMMERSON: Vous avez parlé de retraite du fonds des pensions; quel inconvénient cela comporte-t-il dans le cas d'hommes mis à pied à l'occasion d'une réduction dans le personnel? Un tel retrait porte-t-il atteinte à leur pension ou à leurs droits d'ancienneté, lorsqu'il s'agit de réembaucher des hommes?

M. VAUGHAN: Non, la pension n'a rien à faire avec les droits d'ancienneté.

M. WALTON: Parlez-vous de droits d'ancienneté?

M. EMMERSON: Oui.

M. WALTON: Relativement à l'ancienneté, une fois qu'un homme, autre qu'un ouvrier intermittent, a établi un statut chez nous, s'il survient une réduction dans nos effectifs, il est préféré aux nouveaux venus aussi longtemps qu'il se tient en contact avec nous; mais si l'on a besoin de ses services et qu'on ne peut le trouver immédiatement, nos relations avec lui cessent définitivement. Voilà pour l'ancienneté; si c'est là votre question.

M. EMMERSON: Il y eut des cas, relatifs à la caisse de prévoyance, alors qu'en 1930 ou 1931 des hommes, renvoyés des usines, retirèrent leur argent de la caisse et perdirent, si je comprends bien, leurs droits d'ancienneté et leur rang sur la liste d'ancienneté.

M. WALTON: Je ne vois pas bien comment la pension et les droits d'ancienneté peuvent venir en conflit. Les uns sont affaire de service et l'autre est régie par les règlements concernant les pensions.

M. COOPER: La caisse de l'Intercolonial comportait une stipulation qui fut appliquée durant la crise économique. Certains hommes retirèrent leur argent de la caisse, quittèrent le service et perdirent ainsi leurs droits d'ancienneté.

M. EMMERSON: Certains quittèrent le service parce qu'il n'y avait pas de travail pour eux.

M. COOPER: Ils ne quittent pas le service parce qu'il n'y a pas de travail. Ils s'en vont tout simplement.

L'hon. M. HANSON: Avant de pouvoir retirer l'argent qu'ils avaient versé à la caisse, le contrat de l'ancien Intercolonial stipulait que, pour avoir le droit de retirer l'argent, ils devaient quitter le service. En d'autres termes, pour avoir leur argent il leur fallait se conformer à cette disposition du contrat.

M. EMMERSON: Précisément. Voilà l'inconvénient. Pour obtenir la prime, il leur fallait se retirer; il leur fallait renoncer à leurs droits.

L'hon. M. MICHAUD: Oui.

M. EMMERSON: Durant la crise économique, alors qu'ils en avaient besoin, ils retirèrent leur argent. Il leur fallut renoncer à leurs droits. Existe-t-il une stipulation semblable relativement au fonds de pension actuel?

M. COOPER: Un employé ne peut retirer ses contributions du fonds de pension du Canadien-National, que pour raison de grave embarras financier; ceci est interprété comme maladie par le Conseil des pensions. Par exemple, considérons le cas d'un homme qui cesse de travailler; cela ne serait pas considéré comme une raison pour retirer ses contributions du fonds de pension. Il doit avoir à solder des frais d'hospitalisation, qu'il ne peut pas payer, ou quelque chose d'analogue, parce qu'alors pour lui c'est une perte sérieuse. Il perd non seulement les bénéfices de la pension, qu'il s'est accumulés, mais il perd également la contribution correspondante de la compagnie. Comme membre du Conseil des pensions, je puis dire que nous examinons avec grand soin chaque demande de remboursement de contributions et nous ne l'approuvons que si nous sommes convaincus que l'employé en a vraiment besoin.

L'hon. M. HANSON: J'en conclus qu'il n'est plus un participant.

M. COOPER: Il ne peut pas rembourser.

M. VAUGHAN: Il peut de nouveau contribuer au fonds de pension.

M. COOPER: Oui, il peut de nouveau y contribuer.

M. EMMERSON: Cela ne porte pas atteinte à leur droit de rentrer au service de la compagnie?

M. VAUGHAN: Pas du tout.

M. EMMERSON: S'il a retiré ses contributions à cause d'embarras pressants et qu'en même temps il a été congédié par suite de la réduction du personnel?

M. VAUGHAN: Cela ne lui nuit pas du tout. Suivant le plan général du Canadien-National, nous dissuadons autant que possible nos employés d'effectuer des retraits de leurs contributions au fonds de pension.

L'hon. M. HANSON: En est-il de même pour le vieux fonds de prévoyance?

M. VAUGHAN: C'est différent pour le vieux fonds de prévoyance et pour le fonds du Grand-Tronc. Ces fonds comportaient certaines prestations que notre caisse générale ne prévoit pas. Par exemple, pour le fonds de prévoyance de l'Intercolonial, je crois que l'employé avait droit à un soixantième pour chaque année de service. Si un employé prenait sa retraite avec quarante ans de service, il retirait les quarante-soixantièmes. Quant au fonds de pension du Grand-Tronc, il retire  $1\frac{1}{2}$  pour cent pour chaque année de service. Le fonds de pension du Canadien-National n'est pas aussi libéral. Le plus qu'un employé puisse retirer est 40 pour cent de sa plus haute moyenne de salaire pendant dix ans. Il ne peut pas avoir plus que cela quand il prend sa retraite.

M. JACKMAN: Vous avez parlé de pension d'état de services, comme si un employé avait droit à une pension lorsqu'il se retire? Quelle est cette pension pour état de services?

M. COOPER: La pension pour état de services est entièrement à la charge de la compagnie.

M. VAUGHAN: La pension pour état de services a été établie pour tous les employés, à la fin de 1934. L'employé n'avait pas à y contribuer. La pension pour état de services a été établie par le chemin de fer, mais elle s'accumule selon les contributions subséquentes.

M. JACKMAN: C'était simplement pour prendre soin des états de service avant 1934?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Cela ne s'applique pas aux états de service postérieurs à 1934?

M. VAUGHAN: C'est exact. Poursuivons-nous l'examen du bilan?

Le PRÉSIDENT: Page 13?

M. VAUGHAN: Oui.

## PASSIF

Actions:

Actions de filiales en circulation . . . . . \$ 4,564,600 00

Dette à long terme:

Dette consolidée non échue

Entre les mains du public . . . . . \$795,773,932 14

A titre de placements dans des  
fonds spéciaux . . . . . 13,422,142 05

809,216,074 19

L'hon. M. HANSON: Y a-t-il réduction sensible de la dette consolidée entre les mains du public?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Pourrions-nous avoir des détails? Où cela se trouve-t-il?

M. VAUGHAN: Nous vous donnerons des chiffres.

L'hon. M. HANSON: Très bien.

M. JACKMAN: Avant d'aller plus loin, pourrais-je mentionner l'article auquel nous nous sommes arrêtés hier, savoir, actions de filiales en circulation, \$4,564,600, et l'article correspondant, à l'actif, savoir escompte sur le capital-actions, etc. L'an dernier, comme vous vous le rappelez sans doute, il a été suggéré que quelques-unes de ces filiales, dont vous êtes en partie propriétaire, soient déclarées en faillite afin que nous puissions en devenir les seuls propriétaires et retirer tous les bénéfices des améliorations faites. Je ne sais si vous avez émis une opinion tant sur le principe que sur l'opportunité. Désireriez-vous le faire maintenant?

M. VAUGHAN: Notre contentieux a été saisi de cette question. Il y a quelques complications que j'ai discutées avec les membres de celui-ci. Ils sont à étudier cette question afin de décider ce qu'il vaut mieux faire.

M. JACKMAN: Y a-t-il, je ne les appellerai pas des aspects critiques, ou des aspects politiques? Je crois que vous comprenez ce que je veux dire. C'est à l'avantage de la compagnie, vu que cela ne signifie pas grand'chose sauf le redressement de certains états; que cela vous donnerait un bilan avec un meilleur aspect; que vous en deviendriez les seuls propriétaires au cas où il surviendrait quelque chose d'embarrassant. Existe-t-il des raisons pour que cela ne se réalise pas?

M. VAUGHAN: Pas de ce point de vue. La seule raison semble être les complications légales, mais nous faisons en sorte d'y voir clair.

L'hon. M. HANSON: Je suppose que chaque cas est un problème par lui-même.

M. VAUGHAN: Oui. Un grand nombre de ces actionnaires sont introuvables. Nous avons essayé de communiquer avec eux. Apparemment ils sont disparus et personne ne sait où ils sont.

L'hon. M. HANSON: Il est facile alors de faire affaires avec eux.

Le PRÉSIDENT: Continuez.

M. VAUGHAN: M. Cooper va répondre à la question de M. Hanson.

M. COOPER: En 1942, il y a eu une diminution de \$325,178,000 de la dette consolidée échue.

L'hon. M. HANSON: En 1942?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: \$325,000,000?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: C'est le rapatriement des titres de Grande-Bretagne?

M. COOPER: Une somme de \$289,000,000 a été obtenue au moyen du rapatriement, oui.

L'hon. M. HANSON: De quoi ces titres consistaient-ils des obligations—titres du Grand-Tronc?

M. COOPER: Vous désirez avoir les différents titres?

L'hon. M. HANSON: Si vous pouviez produire un tableau, cela serait satisfaisant.

M. COOPER: Oui, nous pouvons produire un tableau.

L'hon. M. HANSON: Cela ne se trouve pas dans les états?

M. COOPER: Non, monsieur.

L'hon. M. HANSON: Quant au solde de \$26,000,000, puis-je demander ce que cette somme représente. S'agissait-il de rachats ordinaires?

M. COOPER: Oui. A la page 9 du rapport annuel figure une somme de \$32,024,000 d'obligations échues qui ont été rachetées en 1942.

L'hon. M. HANSON: Elles étaient échues?

M. COOPER: Il y a ensuite une somme de \$9,490,000 en remboursement d'émissions garanties par le matériel et fonds d'amortissement.

L'hon. M. HANSON: Ce sont d'autres obligations échues?

M. COOPER: Oui, monsieur.

L'hon. M. HANSON: Puis vous avez remboursé l'Etat d'une somme de \$14,000,000. Vous pourriez déposer le tableau. Comment avez-vous financé cette somme de \$299,000,000?

M. COOPER: Nous avons emprunté cette somme à l'Etat.

L'hon. M. HANSON: Au gouvernement fédéral?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Sont-elles échues? Suivant le bilan, elles ne sont pas échues comme dette.

M. COOPER: Oh! oui, elles le sont.

L'hon. M. HANSON: A qui avez-vous transféré cette dette que vous aviez à l'égard du public?

M. COOPER: A l'Etat.

L'hon. M. HANSON: Au gouvernement du Canada.

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Font-elles partie de la somme de \$519,000,000?

M. COOPER: Exactement. Vous en trouverez le détail à la page 22.

L'hon. M. HANSON: Si le détail s'y trouve, très bien.

M. COOPER: Oui. Les détails de la somme de \$502,000,000 qui figure à la page 22 indiquent les différentes opérations financières; vous remarquerez une somme de \$277,000,000 pour rapatriement de titres ainsi qu'une somme de \$106,000,000 pour rapatriement des obligations du Grand-Tronc.

L'hon. M. HANSON: C'est une créance du gouvernement sur le réseau?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: En retire-t-il des revenus?

M. COOPER: Oh! oui, monsieur.

L'hon. M. HANSON: C'est alors un véritable transfert au gouvernement du Canada et c'est une question de politique du gouvernement?

M. COOPER: Oui, monsieur.

L'hon. M. HANSON: Il n'y a pas d'économie pour vous?

M. COOPER: Oh! oui, assurément il y a de l'économie.

L'hon. M. HANSON: Vous bénéficiez d'un taux d'intérêt peu élevé?

M. COOPER: Oui, il y a eu économie sur l'intérêt des obligations échues; le taux moyen d'intérêt est d'environ 3.92 et le gouvernement nous prête à 3.5.

L'hon. M. HANSON: Le gouvernement possède-t-il ces obligations?

M. COOPER: C'est au gouvernement à le dire, je suppose.

L'hon. M. HANSON: Cela répond à ma question. J'ai toujours été quelque peu perplexe par rapport à cette question du fonds de roulement; vous devez emprunter aux conditions actuelles, ou nous ne vous permettons pas de prendre votre fonds de roulement à même vos recettes; pourquoi cela?

M. COOPER: Relativement aux conditions d'avant-guerre, conditions normales, le réseau avait un fonds de roulement suffisant. Par suite de l'expansion des affaires, à cause de la guerre, nous avons dû augmenter notre fonds de roulement et il nous a fallu emprunter au gouvernement. De plus, nous avons utilisé certaines sommes mises en réserve, sommes qui ont été discutées devant ce Comité.

L'hon. M. HANSON: Alors vous avez dû augmenter votre fonds de roulement par suite des exigences du public voyageur et si vous n'avez pas suffisamment d'argent en réserve, vous devez emprunter au gouvernement?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Alors que d'autres emprunteraient aux banques?

M. COOPER: C'est vrai.

M. JACKMAN: Cette somme de \$16,000,000, fonds de roulement du réseau du gouvernement canadien, provient-elle du gouvernement?

M. COOPER: Non, c'est un compte de nature spéciale. Lorsque le réseau du gouvernement canadien relevait directement du Ministère des Transports, s'il avait besoin d'un certain montant comme fonds de roulement, l'argent était pris à même le revenu public pour le réseau du gouvernement canadien...

M. JACKMAN: Voté chaque année par le Parlement.

M. COOPER: Il avait été voté. Lorsque pour fins d'administration, le réseau du gouvernement canadien fut transporté au Canadien-National, le fonds de roulement fut également transporté et dans notre comptabilité, nous avons considéré ce fonds de roulement comme une recette, d'un côté, et de l'autre côté, comme une dette envers le gouvernement, et cette dette est demeurée plus ou moins stationnaire depuis 1923.

M. JACKMAN: Vous avez continué cet arrangement?

M. COOPER: Exactement.

M. JACKMAN: Était-ce une somme de \$16,000,000 que vous avez eue du gouvernement?

L'hon. M. HANSON: Vous payez intérêt sur cette somme?

M. COOPER: Non, monsieur. Au temps de l'exploitation par le gouvernement, le chemin de fer ne payait pas d'intérêt au gouvernement pour les fonds publics utilisés pour les frais de construction et d'exploitation. Depuis 1923, les chemins de fer Nationaux doivent financer les additions et les améliorations, et trouver le matériel nécessaire—c'est-à-dire pour les lignes du gouvernement canadien—et les frais sont à la charge des chemins de fer Nationaux. Lors de l'exploitation par le gouvernement canadien, ces frais auraient été versés aux comptes publics.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs, s'il vous plaît; les rapporteurs déclarent qu'ils ont peine à suivre. Je vous demanderais de parler un peu plus fort, s'il vous plaît.

L'hon. M. HANSON: Excusez-moi. Avez-vous dans vos états des cas semblables à celui-ci ou est-ce le seul?

M. COOPER: C'est le seul, et cette somme figure dans notre bilan depuis vingt ans.

M. JACKMAN: Cette même somme?

M. COOPER: Oui, cette même somme; je ne crois pas qu'elle ait changé depuis vingt ans. Ils nous ont donné une somme de \$16,000,000 d'effets de magasin et de comptes à recevoir et nous avons versé le tout dans notre fonds de roulement. Nous ne faisons pas d'efforts pour rembourser le gouvernement fédéral. Nous ne croyons pas devoir le faire.

M. JACKMAN: Sûrement, vous devez faire quelques ajustements au point de vue comptabilité; vous ne pourriez pas continuer à reporter ce montant d'année en année.

M. COOPER: Je ne le crois pas, monsieur Jackman.

L'hon. M. HANSON: Maintenant, monsieur Cooper, à propos des valeurs rapatriées, a-t-on rapatrié toutes les valeurs qui étaient détenues en Grande-Bretagne ou, en reste-t-il encore?

M. COOPER: L'ordonnance de dévolution du Trésor britannique ne s'appliquait, naturellement, qu'aux valeurs détenues par les sujets britanniques ou les résidents du Royaume-Uni.

L'hon. M. HANSON: C'est tout ce qu'elle comportait; aurait-elle pu s'appliquer aux valeurs détenues par des étrangers, par des particuliers d'autres pays européens—non, cette ordonnance ne pouvait viser si loin?

M. COOPER: L'ordonnance de dévolution ne visait que les valeurs détenues par les habitants du Royaume-Uni.

L'hon. M. HANSON: L'ordonnance ne visait-elle pas les valeurs détenues par les résidents étrangers?

M. COOPER: Ensuite, nous nous sommes engagés à racheter, au prix fixé par l'ordonnance de dévolution, les valeurs détenues par les Canadiens et visées par cette ordonnance.

L'hon. M. HANSON: Vous voulez dire par les Canadiens qui habitent le Canada?

M. COOPER: Oui, monsieur.

L'hon. M. HANSON: Je ne parle pas de cela; je parle des obligations du réseau détenues en Grande-Bretagne par les nationaux du Royaume-Uni ou par toutes autres personnes qui appartenaient, disons, à d'autres pays d'Europe—vous dites que l'ordonnance de dévolution ne s'applique pas à eux?

M. COOPER: Non, les ordonnances de dévolution ne visent certainement pas ceux qui habitent hors du Royaume-Uni.

L'hon. M. HANSON: Je vois, elles se bornent à cela.

M. COOPER: Oui, monsieur.

L'hon. M. HANSON: Alors, il devrait y en avoir, il y en a sans doute qui n'ont pas été rapatriées, et qui sont détenues surtout sur le continent?

M. COOPER: Il peut se trouver des obligations d'une telle émission qui soient détenues en Irlande du Nord et qui seraient visées par l'ordonnance. Si elles étaient détenues en Irlande du Sud, elles échapperaient à l'ordonnance.

L'hon. M. HANSON: Ainsi, il doit rester en souffrance un nombre considérable de ces obligations?

M. COOPER: Il peut en rester qui soient détenues par des personnes autres que celles qui habitent la Grande-Bretagne; c'est difficile à dire.

L'hon. M. HANSON: Vous avez dit que vous aviez offert aux détenteurs canadiens de les racheter au prix fixé par l'ordonnance de dévolution; quel a été le résultat de cette démarche?

M. COOPER: Je ne puis mettre la main sur ce montant à ce moment précis. Nous en avons recueilli un certain nombre à la suite de l'offre faite par le chemin de fer. Cela formait d'ailleurs un fort petit montant.

L'hon. M. HANSON: Combien en reste-t-il qui doivent revenir d'outre-mer; pouvez-vous nous le dire?

M. COOPER: C'est bien difficile à dire; il peut exister un montant assez considérable d'obligations détenues à l'extérieur qui ne sont pas revenues.

L'hon. M. HANSON: Même celles que détient l'Etat britannique?

M. COOPER: Je songeais à ceux qui habitent le Royaume-Uni et qui, à cause de la guerre, ne peuvent retrouver leurs valeurs, et aussi à celles qui pourraient être entre les mains de successions et qui, pour une raison ou une autre, n'ont pas été retournées; mais je crois qu'elles restent légalement propriété de l'Etat anglais et les intérêts qu'elles portent seront arrêtés—tôt ou tard, on opérera le transfert de ces valeurs.

M. JACKMAN: Y a-t-il des raisons de croire que ce montant est considérable; après tout, vous avez arrêté le paiement des intérêts.

M. COOPER: Je ne crois pas que le montant en soit considérable.

M. VAUGHAN: En marge des dispositions de l'ordonnance de dévolution, nous avons fait un appel de remboursement du reliquat d'une émission de \$60,000,000 du Grand-Tronc, 4 p. 100, obligations garanties, non visées par cette ordonnance. Notre politique générale a été de faire rentrer autant d'obligations sterling que possible, principalement par voie d'ordonnance de dévolution et autrement, par les offres de la compagnie.

L'hon. M. HANSON: Et, par retrait légal?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Trouve-t-on quelques-unes de ces obligations en France.

M. COOPER: Je n'ai aucun doute qu'il y en a, et aussi en Allemagne.

L'hon. M. HANSON: Vous ne pourriez pas nous dire la proportion, le montant, en dollars et en cents, et l'emplacement de ces obligations à rapatrier suivant le plan et encore en souffrance?

M. COOPER: Non, je crains de ne pouvoir répondre à cette question; je crois que la proportion en est petite.

M. JACKMAN: Lorsque les coupons sont présentés pour paiement au Canada, aux Etats-Unis ou en Grande-Bretagne, connaissez-vous la provenance des obligations que vous n'avez pu amortir? En recevez-vous d'autres pays? Pouvez-vous savoir par vos relations bancaires où ces coupons sont présentés pour paiement?

M. COOPER: Oui. La plupart de ces obligations sont des effets nominatifs. Le registre indique le domicile des porteurs nominatifs.

M. JACKMAN: La plupart de ces valeurs sont nominatives?

M. COOPER: Oui.

M. VAUGHAN: Nous avons un office d'enregistrement à Londres, Angleterre, et, aussi, au Canada.

M. JACKMAN: D'obligations?

M. COOPER: Les obligations sont toutes enregistrées.

M. JACKMAN: La plupart des valeurs dont nous parlons sont des obligations?

M. COOPER: Oui, dans une large mesure.

M. JACKMAN: Pouvez-vous dire exactement?

M. COOPER: Dans le cas des valeurs nominatives, oui, nous savons où elles sont.

L'hon. M. HANSON: Je crois que nous devrions être mis au courant, car, à cause de la situation internationale, par exemple, dans le prêt-location, il pourrait

se produire des complications plus tard; quelque autre personne pourrait avoir une créance.

M. COOPER: Pouvez-vous décrire exactement ce que vous désirez?

L'hon. M. HANSON: Si ce n'est pas trop vous demander, je voudrais savoir, en dollars et en cents—c'est-à-dire un montant brut, et tant mieux si vous pouvez ajouter les détails—combien de vos valeurs sont encore détenues en Angleterre ou ailleurs, de l'autre côté.

M. COOPER: Quand vous dites "de l'autre côté", vous voulez dire en Europe?

L'hon. M. HANSON: En Grande-Bretagne et en Europe, si toutefois vous pouvez nous renseigner à ce sujet.

M. COOPER: Disons aux Etats-Unis?

L'hon. M. HANSON: Non, je n'ai aucune raison de vous demander cela en ce moment; indiquez-moi le montant détenu en tout autre endroit qu'aux Etats-Unis...

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: ...et au Canada.

M. COOPER: Nous allons essayer de produire ces renseignements.

L'hon. M. HANSON: Ces obligations sont relativement peu nombreuses, dites-vous?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: C'est facile pour les obligations nominatives mais plus difficiles pour les titres au porteur

M. VAUGHAN: Nous allons vous donner tous les renseignements possibles, monsieur Hanson.

Exigibilités:

Reliquats à payer, trafic et service des wagons—

Crédit ..... \$ 8,820,309 43

Comptes apurés et salaires à payer..... 13,083,237 44

Divers comptes à payer..... 4,338,900 95

Arriérés d'intérêts ..... 6,656,933 50

L'hon. M. HANSON: Voilà une somme assez replete pour les arriérés d'intérêts. Que se passe-t-il?

M. COOPER: Les intérêts courus au 31 décembre 1942 qui ne sont pas encore échus. Leur échéance pourrait tomber le 1er mars. Nous comptons alors quatre mois d'intérêts courus. Nous inscrivons quatre mois d'intérêts dans l'état des revenus et nous les portons au passif.

L'hon. M. HANSON: Pour tenir compte de la situation?

M. COOPER: Oui. La comptabilité ferroviaire est à base d'échéance et non pas au comptant.

M. SHAW: Puis-je demander à qui ces intérêts sont payables?

M. COOPER: Aux porteurs de valeurs, et les valeurs elles-mêmes sont toutes énumérées aux pages 21 et 22 du rapport.

M. SHAW: Je pensais surtout à l'intérêt bancaire. Quelle en est la proportion?

M. COOPER: Aucune.

L'hon. M. HANSON: L'Etat est le banquier du chemin de fer, qui n'emprête pas aux banques.

M. COOPER: Nous n'empruntons plus aux banques maintenant, non.

M. VAUGHAN :

Intérêts courus et non échus . . . . .	\$ 7,018,836 34
Loyers courus et non échus . . . . .	403,347 04
Impôts courus . . . . .	2,516,298 54
Divers . . . . .	3,470,454 31
	<hr/>
	\$ 46,308,317 55

L'hon. M. HANSON: Vous avez des impôts courants dans certaines municipalités et provinces. Quel est le montant global de votre compte d'impôts?

M. VAUGHAN: Environ six millions.

L'hon. M. HANSON: Combien votre concurrent paie-t-il, impôt sur le revenu compris, si vous le savez?

M. COOPER: Nos impôts en 1942 se sont montés à \$6,930,000.

L'hon. M. HANSON: Ce montant va surtout aux provinces ou aux municipalités? Enfin où va-t-il?

M. COOPER: Il va aux municipalités, et aussi à l'assurance-chômage.

L'hon. M. HANSON: Quelle proportion est destinée à l'assurance-chômage? Voici où je veux en venir: vous ne payez pas d'impôts directs; l'assurance-chômage est une prime d'assurance.

M. COOPER: Pour l'assurance-chômage, en 1942, le chemin de fer a payé à l'Etat, \$784,000, le service des messageries, \$33,000, et le service des télégraphes, \$38,000.

L'hon. M. HANSON: Et vous payez aussi pour les accidents du travail; est-ce inclus dans ce montant?

M. COOPER: Non, monsieur; cela n'est pas un impôt, ce sont des frais d'exploitation.

L'hon. M. HANSON: C'est de rigueur?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Alors, le solde, quel qu'il soit, est payé aux provinces et aux municipalités.

M. COOPER: Nous avons un fort montant d'impôts aux Etats-Unis.

L'hon. M. HANSON: Je ne m'occupe que du Canada. Voici où je veux en venir. Vous payez aux provinces du Canada certaines sommes par montants d'impôts globaux.

M. COOPER: Non, monsieur, nous ne l'avons pas fait en 1942. Les provinces ont abandonné le domaine des impôts sur les corporations.

L'hon. M. HANSON: Cela n'existe plus?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Un accord a été établi avec les provinces à ce sujet?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Et vous y avez gagné?

M. COOPER: Oui, nous y avons gagné.

L'hon. M. HANSON: D'autres n'ont pas été aussi heureux.

M. COOPER: Nos concurrents y ont gagné tout autant.

L'hon. M. HANSON: Je n'étais pas au courant; si je l'ai déjà été, je l'ai oublié. Je n'ai jamais pu comprendre pourquoi les chemins de fer devaient payer des impôts à la province du Nouveau-Brunswick. La province elle-même n'a rendu aucun service pour le montant qu'on lui payait, et elle n'a versé aucune part de ces impôts aux municipalités. En vertu de sa propre législation, elle a ainsi perçu ces impôts durant de longues années. Maintenant, je crois qu'elle paie quelques deniers aux municipalités. Par le passé la province du Nouveau-

Brunswick escamotait ce montant pour son revenu sans n'en passer aux municipalités. Aujourd'hui, c'est différent.

M. JACKMAN: Monsieur Vaughan, pour me permettre d'apporter une correction à votre déclaration à l'effet que vos concurrents profitent aussi de l'abandon de certains impôts provinciaux, puis-je dire qu'évidemment toutes les compagnies jouissent du même dégrèvement. Cependant, les impôts fédéraux les absorbent parce qu'ils étaient devenus si onéreux et si lourds que les provinces ont dû abandonner la partie. Par exemple, les compagnies d'assurance, ainsi que les banques, ont été libérées de cet impôt, mais non pas au point qu'elles se trouvent dans un état meilleur qu'auparavant puisque le gouvernement fédéral avait imposé une cote spéciale aux banques et aux compagnies d'assurance et qu'ainsi ces dernières paient presque autant que par le passé. Je suis porté à croire que votre compagnie est peut-être la seule corporation au Canada qui ait été favorisée à ce point.

M. VAUGHAN: Je dois dire, monsieur Jackman, qu'il y a à la fois des avantages et des désavantages pour nous à être sous le contrôle du gouvernement. J'ai mentionné, l'autre jour, quelques-uns des désavantages, au montant de plusieurs millions; dans le cas présent nous sommes avantagés, peut-être, d'une somme comparativement petite.

M. JACKMAN: Puis-je poser une question de portée générale sur vos affaires de banque? Supposons que votre trafic augmente très considérablement au cours de l'année, comme il l'a fait l'année dernière, et que vous vous trouviez momentanément à court de fonds de roulement, vous ne pouvez pas, j'imagine, vous adresser à une banque commerciale pour obtenir des fonds, il vous faut y voir à l'avance, inscrire la chose au budget et obtenir les fonds, du gouvernement?

M. COOPER: Nous avons emprunté au gouvernement.

L'hon. M. HANSON: Du fonds de roulement temporaire, durant l'année. Si vous constatez que vous aurez besoin de \$5,000,000 de plus, vous vous adressez au gouvernement pour un emprunt?

M. COOPER: Je crois que nous avons obtenu environ deux millions et demi de dollars, du gouvernement, en 1942, à titre de fonds de roulement. Je dois ajouter que le gouvernement, par contre, nous doit une somme très forte pour transport.

M. VAUGHAN: Et qui ne porte pas intérêt.

L'hon. M. HANSON: Payez-vous intérêts sur ces avances courantes de fonds?

M. COOPER: Très certainement.

M. VAUGHAN: Trois et demi pour cent. C'est le taux que nous payons d'ordinaire au Dominion du Canada.

M. COOPER: A la fin de 1942, le gouvernement fédéral nous devait pour transport et autres comptes du même genre, \$15,815,000.

L'hon. M. HANSON: Trouvez-vous qu'il est plus lent à payer que les particuliers?

M. COOPER: Je dirais qu'il est plus lent et une des raisons en est que le compte est énorme. La seule comptabilité—par exemple, les feuilles de route remises par les forces armées à nos agents qui les transmettent à notre bureau central qui à son tour les recueille et en dresse factures à présenter au gouvernement—cela comporte un travail considérable et nécessite du délai.

L'hon. M. HANSON: Avez-vous un compte dans les banques—un compte de chèques? Empruntez-vous aux banques, parfois, ou l'avez-vous fait dans le passé?

M. VAUGHAN: Nous avons dans le passé, avec l'approbation du gouvernement, emprunté aux banques.

M. COOPER: Pas récemment.

L'hon. M. HANSON: Pas dans la situation où vous êtes aujourd'hui; vous avez un solde créditeur.

M. VAUGHAN: Nous avons un solde créditeur dans la plupart des banques.

L'hon. M. HANSON: Quel taux d'intérêt les banques exigeaient-elles de vous, autrefois?

M. VAUGHAN: Je ne saurais dire dans le moment; nous nous sommes toujours efforcés d'obtenir des banques les termes les plus avantageux possible et je crois que le taux était raisonnablement bas pour l'époque.

L'hon. M. HANSON: Naturellement, elles honoraient tous vos chèques, gratuitement, et vous rendaient de nombreux autres services, ce qui leur donnait droit à une rémunération.

M. COOPER: Notre bilan fait voir, à la fin de l'année, au nombre des disponibilités, \$10,242,000, argent en banque.

M. JACKMAN: On vous paie intérêt là-dessus, j'imagine?

M. COOPER: Un faible intérêt. Vous savez comme les taux d'intérêt sont bas aujourd'hui.

M. JACKMAN: Je me demandais comment les banques pouvaient se permettre d'intervenir dans vos affaires, vous ne leur empruntez jamais, et vous ne leur laissez jamais qu'un faible dépôt en dehors du fonds de roulement.

M. COOPER: Elles ont le bénéfice de notre encaisse. Elles ont l'usage de cet argent; cela leur vaut quelque chose.

M. VAUGHAN: Elles désirent toutes notre clientèle.

M. JACKMAN: Je suppose que cela leur procure d'autres affaires.

L'hon. M. HANSON: Et puis, les autres banques ne l'ont pas.

M. VAUGHAN: Dominion du Canada—Part de propriétaire.

DOMINION DU CANADA—PART DE PROPRIÉTAIRE AU 31 DÉCEMBRE 1942

	Solde au 31 déc. 1941	Changement pendant l'année (ci-dessous)	Solde au 31 déc. 1942
Canadian National Railway Company, capital- actions. . . . .	\$ 18,000,000 00		\$ 18,000,000 00
Trust des titres C.N.R., capital-actions. . . . .	267,283,019 32	\$ 31,559,862 85	298,842,882 17
Immobilisations du Dominion pour chemins de fer de l'Etat. . . . .	377,893,343 58	8,211 63	377,885,131 95
	<u>\$663,176,362 90</u>	<u>\$ 31,551,651 22</u>	<u>\$694,728,014 12</u>

L'hon. M. HANSON: Ces \$18,000,000, est-ce l'ancien chiffre?

M. COOPER: C'est le montant qui a été reporté depuis la revision du capital-actions.

L'hon. M. HANSON: De combien a-t-il alors été réduit?

M. COOPER: Le capital-actions du Canadian Northern était de \$100,000,000, dont \$82,000,000 furent amortis. Cette somme de \$18,000,000 est ce que le gouvernement a payé pour l'acquisition du capital-actions du Canadian Northern.

L'hon. M. HANSON: C'est le prix de revient.

M. COOPER: Oui, monsieur.

L'hon. M. HANSON: Maintenant, au sujet des cinq millions d'actions du Trust des titres du Canadien-National, étudierons-nous cela plus tard?

M. COOPER: Oui, monsieur.

L'hon. M. HANSON: Ces immobilisations de \$337,000,000, est-ce pour l'acquisition des anciens chemins de fer de l'Etat?

M. VAUGHAN: Précisément.

L'hon. M. HANSON: Plus, le matériel, etc.? C'est-à-dire, les propriétés.

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

L'hon. M. HANSON: Cela n'a jamais été déprécié, je suppose?

M. COOPER: Non.

L'hon. M. HANSON: Le chiffre est resté à sa valeur totale?

M. COOPER: Certains ajustements ont été faits. Certaines des propriétés du gouvernement ont été transférées, du ministère des Transports au ministère des Travaux publics, et des ajustements ont été faits en conséquence.

L'hon. M. HANSON: Ce chiffre reste toujours le même.

M. COOPER: Oui, en substance.

L'hon. M. HANSON: Cela comprend le Transcontinental?

M. COOPER: Cela est composé entièrement des chemins de fer de l'Etat, sauf le chemin de fer de la baie d'Hudson.

L'hon. M. HANSON: Ce dernier forme une classe à part. L'exploitez-vous?

M. COOPER: Nous l'exploitons à titre d'agents du gouvernement.

L'hon. M. HANSON: A titre d'agents seulement. C'est ce que vous avez toujours fait.

M. COOPER: Oui, depuis 1926.

M. JACKMAN: A qui le bilan de ce chemin de fer est-il remis?

M. COOPER: Au gouvernement.

M. JACKMAN: Quand en prenons-nous connaissance?

L'hon. M. HANSON: Jamais. Vous le trouverez dans les comptes publics.

M. JACKMAN: Publie-t-il, lui aussi, un compte rendu sur l'exploitation?

L'hon. M. MICHAUD: Pas en détail, non. Je n'ai pas les comptes publics—il y a une somme globale, je crois, faisant voir l'écart entre les frais d'exploitation et les dépenses.

L'hon. M. HANSON: Dépenses et revenus—dépenses, surtout.

M. VAUGHAN: Le chemin de fer de la baie d'Hudson rapporte un peu plus que les frais d'exploitation.

L'hon. M. MICHAUD: Les Esquimaux semblent avoir fait du progrès.

M. VAUGHAN: L'article suivant est, Importants passifs éventuels. Puis, suit le certificat des vérificateurs, George A. Touche & Cie.

M. JACKMAN: Voulez-vous étudier maintenant ces passifs éventuels?

Le PRÉSIDENT: C'est à peu près tout ce qu'il nous reste à faire relativement à ce rapport.

M. VAUGHAN: Je crois que ça ira plus vite si nous nous en tenons aux différentes pages du rapport, page par page. Nous sommes à la page 15, je crois. Je vais étudier les totaux à la page 15, si cela agréé au Comiité.

## ÉTAT DES REVENUS

## ENSEMBLE DU RÉSEAU

	1942	1941
Recettes d'exploitation du chemin de fer.....	\$375,654,543 40	\$304,376,778 12
Frais d'exploitation du chemin de fer.....	288,998,674 72	237,768,437 12
Recettes nettes d'exploitation du chemin de fer.....	\$ 86,655,868 68	\$ 66,608,340 99
Impôts courus du chemin de fer.....	6,020,140 74	6,926,512 63
Revenus d'exploitation du chemin de fer.....	\$ 80,635,727 94	\$ 59,681,828 36
Encaissé pour loyer de locomotives .....	108,629 51	114,457 21
Encaissé pour loyer de voitures à voyageurs.....	276,871 98	222,056 70
Encaissé pour loyer de matériel flottant .....	10,413 38	466 31
Encaissé pour loyer de service.....	107,544 10	168,327 51
Encaissé pour loyer de propriétés en commun.....	1,874,215 00	1,677,688 15
Payé pour location de wagons à marchandises—Solde débiteur	5,115,873 74	3,460,502 17
Payé pour location de locomotives .....	62,772 33	32,450 19
Payé pour location de voitures à voyageurs.....	495,442 65	392,130 23
Payé pour location de matériel flottant .....	17,883 33	68,283 58
Payé pour location de matériel de service.....	7,325 35	21,623 27
Payé pour location de facilités en commun—Débit.....	2,383,882 98	2,263,257 44
Revenu net d'exploitation du chemin de fer.....	\$ 74,930,221 53	\$ 55,626,577 36

Recettes d'exploitation des hôtels.....	4,895,506 40	4,467,078 53
Frais d'exploitation des hôtels.....	4,174,077 36	3,733,762 27
Impôts sur les hôtels.....	151,705 62	141,815 55
Revenu net d'exploitation des hôtels.....	\$ 569,723 42	\$ 591,500 71
Revenu du loyer de voies et matériel.....	55,002 57	70,903 32
Revenu de loyers divers.....	796,904 21	792,089 48
Diverses propriétés immobilières—Crédit.....	351,632 50	292,654 63
Propriétés exploitées séparément—Profits ou pertes.....	629,843 17	360,935 35
Revenu de dividendes.....	372,336 75	550,072 00
Revenu de valeurs consolidées.....	2,380,836 57	1,944,841 41
Revenu de valeurs consolidées et de comptes.....	301,051 74	232,495 73
Revenu du fonds d'amortissement et autres fonds de réserve...	199,163 57	156,311 39
Revenus divers.....	1,295,022 30	1,293,854 96
Locations diverses—Débit.....	541,459 33	557,368 63
Divers impôts courus.....	96,057 78	90,068 01
Diverses dépenses et affectations débitées aux revenus.....	2,291,787 85	1,941,613 79
Revenus disponibles pour charges fixes.....	\$ 78,952,433 37	\$ 58,601,315 21
Payé pour location de voies et matériel.....	1,483,345 19	1,499,376 48
Intérêts dus au public sur la dette consolidée.....	34,949,557 92	44,698,226 88
Intérêts sur emprunts de l'Etat.....	14,032,634 59	5,646,762 24
Intérêts sur la dette non consolidée.....	192,017 48	145,202 57
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée.....	1,012,379 87	1,172,786 26
Total des charges fixes.....	\$ 51,669,935 05	\$ 53,162,354 43
Solde créditeur transporté à profits et pertes.....	\$ 27,282,498 32	\$ 5,438,960 78

M. NICHOLSON: M. Vaughan a-t-il des chiffres pour les plus mauvaises années?

M. VAUGHAN: Nous avons cette information et je puis vous la fournir.

L'hon. M. HANSON: Allons-nous sauter de la page 14?

M. VAUGHAN: Nous y reviendrons. Le montant au bas de la page 15 est reporté à la page 14.

M. COOPER: Notre pire année fut 1933 alors que les revenus bruts furent \$148,519,000 et nos dépenses \$142,812,000, soit un revenu net de \$5,707,000.

M. NICHOLSON: Votre revenu d'exploitation a toujours dépassé vos dépenses?

M. COOPER: Nous sommes toujours parvenus à solder nos dépenses.

L'hon. M. HANSON: Cela, il va sans dire, ne comprend pas les intérêts.

M. COOPER: Non, monsieur.

L'hon. M. HANSON: Régulièrement, en comptabilité, cela ne devrait-il pas inclure les intérêts?

M. COOPER: Pas comme frais d'exploitation; les intérêts sont débités au revenu de l'année.

L'hon. M. HANSON: Vous avez raison.

M. VAUGHAN: Impôts courus du chemin de fer, \$6,926,512 en 1941, et \$6,020,140, en 1942.

M. JACKMAN: Où, cela?

M. VAUGHAN: A la page 15.

M. JACKMAN: Pourquoi une diminution de \$6,900,000 à \$6,000,000? Je ne comprends pas bien cela.

M. VAUGHAN: Les impôts provinciaux, auxquels M. Hanson a fait allusion, sont une des causes de cette diminution.

M. JACKMAN: C'est la cause principale. Revenu d'exploitation du chemin de fer, \$59,681,828 en 1941 et \$80,635,727 en 1942. Voulez-vous que je lise tout cela, ou simplement les totaux?

L'hon. M. HANSON: Les totaux seulement.

M. JACKMAN: Je me demande si vous ne faciliteriez pas la lecture de votre rapport en groupant un peu mieux vos états d'actif ou de passif au lieu de les mêler comme vous l'avez fait. Je ne connais ni le but du rapport ni son destinataire. Vous n'avez pas d'actionnaires, sauf la Couronne. Je ne crois pas que vous le faites parvenir à tous vos employés, mais il faudrait être comptable pour en comprendre certaines parties. Ceux qui ne sont pas au courant du vocabulaire de la comptabilité auront des difficultés à le comprendre.

M. COOPER: Votre remarque a beaucoup de mérite, monsieur Jackman, mais ce rapport n'en constitue pas moins l'état financier ordinaire de tout chemin de fer établi suivant les formules prescrites par les autorités, et, à ce titre, il peut se comparer à celui de toutes les compagnies de transports. Pour la gouverne de ce Comité, je pourrais ajouter, cependant, qu'il y aurait peut-être lieu de le dresser un peu différemment. Ce rapport est mis entre les mains de banquiers, de maisons de finance et d'autres messageries, et, à leur point de vue, ce qui pourrait plaire au Comité pourrait fort bien leur déplaire. Nous ne pouvons plaire aux deux à la fois; hier, cependant, nous avons déposé un état, qui fera partie du procès-verbal du Comité, dans lequel sont groupés tous les actifs et les passifs détaillant les \$12,000,000 mentionnés hier.

L'hon. M. HANSON: Puis-je demander où se trouvent les immobilisations dans ce rapport?

M. COOPER: A la page 20.

L'hon. M. HANSON: Les dépenses pour additions et améliorations.

M. COOPER: Le rapport indique qu'en 1942, nos dépenses de ce chef se montaient à \$21,109,000.

L'hon. M. HANSON: A un certain moment de cette enquête, il me plairait d'avoir un état détaillé des chiffres dont s'est servi le ministre, le 19 mars, pour dire, à la page 1453 du Hansard, que le Canadien-National avait dépensé \$4,646,375 au Nouveau-Brunswick depuis le début de la guerre. J'aimerais avoir un état détaillé de ces chiffres. J'ai trouvé dans l'édition du 27 mars du *Telegraph Journal* de St-Jean, les chiffres suivants: en 1939, \$549,135; en 1940, \$1,086,846; en 1941, \$2,421,595; en 1942, \$588,799, le tout se montant à \$4,646,375. Je voudrais savoir si ces montants portaient sur des immobilisations et leur nature.

M. COOPER: On nous a déjà questionnés à ce sujet et nous sommes en train, à Montréal, de préparer ces détails.

L'hon. M. HANSON: Ces détails comprendront les dépenses affectées au nouveau dispositif de circulation des trains?

M. WALTON: Cela ne s'applique pas uniquement au Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. HANSON: Nous essayons de mettre ces chiffres à l'épreuve parce que dans cette province on a l'impression qu'elle n'a reçu que quelques miettes des dépenses de guerre. Dans ce discours que j'ai mentionné, il y avait une tendance déguisée à montrer que le Nouveau-Brunswick, après tout, n'était pas si mal traité, que \$80,000,000 ou \$90,000,000 avaient été dépensés dans cette province, et qu'on avait grossi ces montants à l'aide de ces \$4,646,375. Evidemment, il y a pénurie d'emploi de guerre dans cette province qui a souscrit—ce n'est qu'une observation personnelle de ma part—si généreusement à la Croix Rouge, aux emprunts d'Etat, à tout l'effort de guerre. Nous croyons que le gouvernement nous a un peu négligé dans la dispensation des dépenses de guerre.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous continuer?

M. VAUGHAN: Je puis dire que nous n'avons pas dépensé un seul dollar dans un endroit ou dans une province où il n'était pas impératif de le faire.

L'hon. M. HANSON: Je vais tirer cette chose au clair. Je n'implique pas le chemin de fer, mais je voudrais ces chiffres afin de savoir s'ils appuyent les dires du Ministre. Je mets cartes sur la table.

M. JACKMAN: Avant d'en finir avec la terminologie de l'état financier, pourquoi n'écrivez-vous pas les débits en italiques? Je remarque que vous vous servez d'italiques ailleurs à la fin de l'état. Est-ce que cette méthode n'attirerait pas l'attention sur le fait que certaines de ces écritures sont des déboursés et d'autres des encaissements? Ainsi, c'est la différence entre \$18,000,000 et \$74,000,000.

M. COOPER: Je crois que nous pourrions corriger cela. Je vous concède, qu'au point de vue du Comité, cet état pourrait être mieux dressé, et, l'année prochaine, nous y verrons.

L'hon. M. HANSON: Naturellement, vous arriverez au même résultat.

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Evidemment, vous ne pouvez plaire à tout le monde. Nous ne vous demandons pas de vous conformer uniquement à nos désirs, car, après tout, vous pouvez toujours nous donner les explications nécessaires, mais, à la page 18, vous avez, sous le titre "Frais de transport", deux entrées...

M. McCULLOCH: Veuillez attendre que nous soyons rendus là.

M. JACKMAN: Je regrette, mais je désire discuter ce sujet maintenant. A l'entrée, exploitation des voies et propriétés en commun, vous avez le passif en lettres ordinaires et l'actif en italiques; pourquoi ne pas suivre la même méthode dans l'état de la dette consolidée.

M. COOPER: Je crois que c'est là une bonne suggestion.

M. JACKMAN: Très bien.

M. VAUGHAN: Voulez-vous que je lise toutes les entrées sous le titre de l'état des revenus ou seulement les totaux?

L'hon. M. HANSON: Les totaux seulement.

M. VAUGHAN: Revenu net d'exploitation du chemin de fer, \$74,930,221, en 1942, contre \$55,626,577, en 1941. Recettes d'exploitation des hôtels, \$4,895,506, en 1942, contre \$4,467,078, en 1941. Frais d'exploitation des hôtels, \$4,174,077, en 1942, contre \$3,733,762, en 1941.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que les hôtels rapportent maintenant?

M. VAUGHAN: Cela dépend du sens que vous donnez à "rapportent".

M. NICHOLSON: Pourrions-nous avoir les détails de la situation?

M. VAUGHAN: Nous les avons déjà déposés. Ils sont au dossier.

L'hon. M. HANSON: L'ennui, c'est que je n'ai jamais reçu le rapport imprimé du Comité. A-t-il été imprimé?

Le PRÉSIDENT: Le premier rapport seulement, autant que je sache.

M. VAUGHAN: Nous ne l'avons pas vu.

M. EMMERSON: Le bon à tirer a été retardé aux Chambres.

L'hon. M. HANSON: J'avais offert de laisser passer cette partie.

Le PRÉSIDENT: L'impression n'en a été autorisée que mercredi, de sorte qu'ils n'ont pas encore pu la commencer.

L'hon. M. HANSON: J'avais offert de laisser passer.

M. JACKMAN: A la suite de l'exploitation des hôtels, vous avez accusé une recette brute un peu plus grosse, environ \$230,000 de plus, et pourtant vous avez fait \$22,000 de moins.

M. VAUGHAN: Vous remarquerez que \$10,000 de ce montant ont été dépensés en impôts. Naturellement, le coût des boni de vie chère est compris là-dedans, et, le prix des repas et des chambres a été gelé, comme vous le savez. Nous ne pouvions les augmenter pour combler nos dépenses supplémentaires.

L'hon. M. HANSON: Ils ont eu l'occasion de les augmenter avant l'entrée en vigueur de l'arrêté. Je ne m'en plains pas mais cela devient une espèce de plaisanterie, vous savez. Vous vous êtes tiré des pattes.

M. VAUGHAN: Nous ne l'avons pas fait avec cette intention. Nous ne savions pas qu'il surviendrait un tel arrêté.

M. McCULLOCK: Ils reçoivent plus pour le café, maintenant.

L'hon. M. HANSON: Oui, sur les wagons-restaurants, mais pas aux hôtels.

M. VAUGHAN: Le boni de vie chère, relativement aux hôtels, en 1941, était de \$100,000; en 1942 il fut de \$255,000, soit une augmentation de \$155,000, pour boni de vie chère seulement.

L'hon. M. HANSON: On ne peut avoir l'argent et le drap. Si vos dépenses sont plus grandes, il vous faut en subir les conséquences. Il y aura gêne quelque part. S'il y a déficit, il vous faut le combler à même une autre source de revenu. C'est la vieille histoire de vouloir restreindre ou frustrer la loi de l'offre et de la demande; la chose est tout simplement impossible.

M. JACKMAN: J'imagine que vous comptez que, cette année, le revenu brut de l'exploitation de vos hôtels sera sûrement aussi grand sinon plus grand que l'an dernier.

M. VAUGHAN: Je crois que nos recettes brutes seront plus fortes que l'an dernier, et je serais désappointé, si le résultat net n'était pas meilleur à la fin de l'année.

L'hon. M. HANSON: Il n'en est pas moins vrai, n'est-ce pas, que vos dépenses s'accroissent graduellement, petit à petit?

M. VAUGHAN: En effet.

L'hon. M. HANSON: Il n'y a pas de doute là-dessus.

M. JACKMAN: Comment pouvez-vous espérer que vos hôtels rapportent autant cette année que l'an dernier?

M. VAUGHAN: Peut-être, bien, en donnant un peu moins de service.

M. JACKMAN: Un peu moins de dessert?

M. VAUGHAN: Nous mettons tout en œuvre pour empêcher les dépenses de monter.

M. HANSON (*Skeena*): Vos hôtels d'été resteront fermés cette année, n'est-ce pas?

L'hon. M. HANSON: En résultera-t-il quelque économie?

M. VAUGHAN: Je n'ai pas saisi la question.

L'hon. M. HANSON: Monsieur Hanson de Skeena a mentionné que vos hôtels d'été demeureront fermés, cet été.

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: En résultera-t-il une économie pour le réseau? J'entends une économie en argent?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que cela fasse beaucoup de différence. En temps normal, ces hôtels ne rapportent pas beaucoup plus que les frais d'exploitation. L'hôtel Jasper a toujours été le plus prospère; mais l'an dernier, Jasper n'a pas été un succès. Minaki, je crois, a bien fait l'an dernier. Quant à Pictou Lodge, il n'a jamais été une source de revenu.

L'hon. M. HANSON: Il sera, vraisemblablement, fermé pour de bon.

M. VAUGHAN: C'est à espérer.

M. EMMERSON: Oh! il ne faudrait pas souhaiter cela.

L'hon. M. HANSON: Quoi qu'il en soit, c'est un magnifique endroit où aller.

M. VAUGHAN: Durant une période d'années, la situation relativement à nos hôtels s'est continuellement améliorée mais le revenu net a été moindre en 1942 qu'en 1941.

M. JACKMAN: Avez-vous un bilan d'exploitation durant les deux ou trois mois de l'année courante? Peut-être, auriez-vous déjà celui du troisième bien que cela soit peu probable.

L'hon. M. HANSON: Non, pas encore.

M. VAUGHAN: Les deux mois, je crois, indiquent un profit plus élevé.

L'hon. M. HANSON: Plus élevé que l'an dernier?

M. Ross: Comment l'hôtel Vancouver s'en tire-t-il; je veux dire l'hôtel C.N., à Vancouver?

M. VAUGHAN: L'hôtel Vancouver s'en tire aussi bien qu'il est possible d'espérer. Cet hôtel est la propriété conjointe du chemin de fer Pacifique-Canadien et de nous-mêmes.

M. Ross: C'est pourquoi j'ai posé la question.

M. VAUGHAN: C'est une exploitation conjointe; je crois que nous pouvons vous dire quels ont été les profits nets de cette exploitation.

M. HANSON (*Skeena*): Cela se trouverait dans le détail que vous nous avez donné sur vos exploitations d'hôtel, n'est-ce pas? Cela comprend l'hôtel Vancouver?

M. VAUGHAN: Non. L'hôtel Vancouver n'y est pas inclus parce que nous ne l'exploitons pas. Il est exploité par une compagnie séparée.

M. HANSON (*Skeena*): Voulez-vous nous donner ces chiffres, dès maintenant, car il me tarde de les avoir.

M. VAUGHAN: Le résultat net de l'exploitation de l'hôtel Vancouver, en 1942, est de \$143,611.

L'hon. M. HANSON: L'exploitation seulement?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Sans tenir compte de la dépréciation, des intérêts et autre chose semblable?

M. COOPER: Il n'y est pas question d'intérêts. Nous tenons compte de la dépréciation de l'ameublement et des fournitures.

L'hon. M. HANSON: Le Pacifique-Canadien a-t-il contribué la moitié du coût de l'hôtel?

M. VAUGHAN: Non.

L'hon. M. HANSON: Qui est propriétaire de l'hôtel?

M. VAUGHAN: Nous en sommes propriétaires et nous le louons.

L'hon. M. HANSON: Vous le louez à la compagnie?

M. VAUGHAN: Nous le louons à la compagnie d'exploitation; le Canadien-National et le Pacifique-Canadien sont chacun propriétaires d'un demi intérêt dans la compagnie.

L'hon. M. HANSON: Permettez-moi de dire que c'est un magnifique hôtel. Un peu de publicité ne serait pas de nature à lui nuire.

M. Ross: C'est un des meilleurs hôtels du Canada.

M. JACKMAN: Votre restaurant, étant donné la hausse dans les frais d'exploitation d'hôtel, sous le rapport du coût des vivres et des services, n'est-il pas l'élément qui présente le plus de difficulté?

M. VAUGHAN: Le ravitaillement en vivres est difficile.

M. JACKMAN: Il n'existe pas de plafond relativement à certaines provisions de bouche; je voudrais savoir si l'augmentation de 5 cents dans le prix des breuvages non alcooliques est justifiée. Cela n'est pas une affaire bien importante pour vous, je le sais, mais certains propriétaires de restaurant me font entendre que, par suite de l'absence d'un plafond relativement à plusieurs articles d'alimentation, l'incertitude de la situation est telle qu'ils ne peuvent calculer leurs frais d'exploitation. Est-ce la même chose chez vous?

M. VAUGHAN: Oui, quant à certaines denrées, certains produits de ferme; le plafond ne les couvre pas tous. En réponse à votre question, monsieur Jackman, au sujet des résultats de l'exploitation de nos hôtels durant les deux premiers mois de cette année, comparativement à l'an dernier, nos opérations indiquent un revenu net, pour les deux mois de cette année, de \$146,607, contre \$52,000 pour les deux derniers mois de l'année dernière.

L'hon. M. HANSON: C'est-à-dire, \$73,000 par mois.

M. JACKMAN: Pouvez-vous nous dire si vos restaurants, c'est-à-dire les provisions de bouche, vous rapportent plus que l'an dernier?

M. VAUGHAN: Je ne saurais me prononcer sans vérifier les états.

L'hon. M. HANSON: L'article principal est la location des chambres. Si l'hôtel est rempli, tout va bien.

M. VAUGHAN: Si nous avons une location assez élevée, nous sommes satisfaits.

L'hon. M. HANSON: Comment sont les affaires pour le *Chateau Laurier*? Assez bonnes, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui. Vous trouverez dans l'état que nous vous avons remis, les recettes du *Chateau Laurier*, pour l'an dernier.

M. JACKMAN: Nous ne l'avons pas encore.

M. EMMERSON: Cet état a été produit.

M. VAUGHAN: En 1942, les recettes nettes du *Chateau Laurier* sont de \$379,432.

M. JACKMAN: Cela représente une diminution assez forte. L'année précédente, elles furent de \$400,000 environ.

M. VAUGHAN: L'année précédente, elles furent de \$405,744, mais l'indemnité de vie chère et l'augmentation du coût de produits alimentaires par suite de la stabilisation des prix ont été un facteur important.

L'hon. M. HANSON: Cela vous a enlevé quelque chose. Vous voyez, si on nuit aux lois économiques du pays, un déficit doit se produire quelque part. Vous avez perdu de l'argent l'an dernier en ce qui concerne le *Chateau Laurier* et l'ensemble des recettes en a souffert.

M. VAUGHAN: En ce qui concerne le *Chateau Laurier*, nous n'avons pas perdu d'argent.

L'hon. M. HANSON: Il y a eu une diminution des recettes par rapport à celles de l'année précédente.

M. VAUGHAN: Oh! oui.

M. JACKMAN: Il y a également dépréciation.

L'hon. M. HANSON: Non. Il s'agit simplement d'exploitation. Je crois que le pays a droit à ce que le *Chateau* fonctionne, parce que c'est la capitale du pays et le public doit avoir des facilités de logement convenables. Que le Canadien-National ou le pays doive porter le fardeau, c'est autre chose. Je crois que le pays a droit à ce qu'il fonctionne et je ne m'y suis jamais opposé.

M. JACKMAN: Peut-être M. Hanson vous donnerait-il un subside, si vous le lui demandiez.

L'hon. M. HANSON: Non, rien à faire.

M. VAUGHAN: Y a-t-il d'autres articles de cette page sur lesquels des membres désireraient poser des questions?

L'hon. M. HANSON: Je vois que vous avez des revenus provenant du fonds d'amortissement et d'autres fonds. A combien se chiffre le fonds d'amortissement? Quels sont ces fonds d'amortissement?

M. COOPER: Le fonds d'amortissement qui figure dans le bilan, se chiffrait à la fin de 1942, à \$756,000. Il n'en existe que deux. L'un se rapporte au chemin

de fer de St-Jean et Québec. D'après l'acte de fiducie garantissant les actions de débenture de ce chemin de fer, nous devons payer le fonds d'amortissement.

L'hon. M. HANSON: Conformément aux termes de l'acte de fiducie.

M. COOPER: Oui. Il y a aussi une autre émission avec une clause presque identique.

L'hon. M. HANSON: Ceci est pour vous conformer à la position légale.

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Autrement, nous ne les aurions pas.

M. VAUGHAN: Pouvons-nous passer à la page 14?

L'hon. M. HANSON: Oui.

M. VAUGHAN: Très bien.

#### COMPTE DE PROFITS ET PERTES

#### ENSEMBLE DU RÉSEAU

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1942

Solde créditeur transporté des revenus .....	\$ 27,282,498 32
Perte sur retrait de voies et matériel—Débit.....	2,356,466 06
Divers—Crédit .....	137,236 06
	<hr/>
Surplus de caisse.....	25,063,268 32
Gain de capital sur valeurs rachetées .....	11,072,592 96
Perte de capital sur abandon de voies.....	4,575,998 43
	<hr/>
Gain net crédité à la part du propriétaire.....	\$ 31,559,862 85

L'hon. M. HANSON: Au sujet de l'article gain de capital sur rapatriement de titres, cela signifie que vous les avez achetés à un prix sensiblement inférieur à celui auquel vous les comptiez?

M. VAUGHAN: Cela signifie que le prix de dévolution était inférieur au pair.

L'hon. M. HANSON: Cela a été dû en grande partie à la valeur de la livre sterling, n'est-ce pas?

M. COOPER: Cela a dépendu du prix du marché des valeurs à la date de l'ordonnance de dévolution.

M. JACKMAN: La livre sterling y a joué un rôle important, n'est-ce pas?

L'hon. M. HANSON: Avez-vous réalisé des profits sur le change?

M. COOPER: En achetant des livres sterling pour le rachat de ces titres au prix de dévolution, il y aurait un certain bénéfice par comparaison avec la normale, i.e., le pair de change auquel le passif a été établi.

L'hon. M. HANSON: Combien? 10 pour cent?

M. COOPER: Le pair du change est \$4.86 $\frac{2}{3}$  et la livre sterling nous a coûté \$4.45.

L'hon. M. HANSON: Cela a représenté pour vous une économie de 41 cents par livre sterling?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Cela représente une portion importante de cette somme de \$31,000,000?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Alors la plus grande partie de cette économie est due au change?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HANSON: Ainsi leur prix d'achat a été à peu près égal à leur valeur comme placement.

M. COOPER: Il me faudrait calculer cela.

M. JACKMAN: Ils ont été acquis par la Couronne aux cours du marché en Grande-Bretagne.

M. COOPER: Acquis aux cours du marché à la date de l'ordonnance de dévolution.

M. COOPER: Oui.

M. SHAW: Au sujet de la perte de capital sur abandon de voies, cette perte ne comprend pas la valeur de récupération des voies abandonnées?

M. COOPER: Non.

M. SHAW: Pourriez-vous nous donner des chiffres sur la valeur de récupération?

M. COOPER: Le montant de la récupération figure à la deuxième ligne des déboursés, page 20, Abandon de voies, récupération de matériel, \$201,000.

L'hon. M. HANSON: Quelles voies ont été abandonnées au cours de l'année?

M. VAUGHAN: La liste des voies abandonnées figure à la page 20 du rapport.

M. HANSON (Skeena): Avez-vous terminé la page 14?

Le PRÉSIDENT: Il y a un article au bas de la page, Dominion du Canada—Part de Propriétaire, désirez-vous le discuter?

M. JACKMAN: Avant d'y passer, je remarque ceci: perte sur retraite de voies et matériel—Débit, \$2,356,000; qu'est-ce que cela représente?

M. COOPER: Cela signifie que le matériel est enlevé et non remplacé. Lorsqu'il est remplacé, son coût devient frais d'exploitation; lorsqu'il n'est pas remplacé cette perte est considérée comme une charge au compte de profits et pertes.

L'hon. M. HANSON: Oui, nous avons su cela l'autre jour.

M. JACKMAN: Est-ce un article semblable à celui que nous avons discuté au sujet des lignes aériennes trans-Canada, alors que la vente des vieux moteurs représentait la valeur comptable moins la dépréciation?

M. COOPER: Non, je ne le crois pas. Je crois, Monsieur Jackman, qu'il n'y avait pas de gain de capital dans cette transaction. Quant à la vente des moteurs, le gain réalisé est dû au fait que l'augmentation de dépréciation a réduit la valeur de ces engins dans le grand livre à un montant inférieur à celui que nous avons réalisé par la vente et le crédit était en réalité une rectification du compte des dépenses d'exploitation auquel avaient été débitées les charges de dépréciation.

## DOMINION DU CANADA—PART DU PROPRIÉTAIRE

	Solde au 31 déc. 1941	Changement pendant l'année (ci-dessous)	Solde au 31 déc. 1942
Canadian National Railway Company, capital actions .....	\$ 18,000,000 00	.....	\$ 18,000,000 00
Trust des titres C.N.R., capital-actions..	267,283,019 32	\$ 31,559,862 85	298,842,882 17
Immobilisation du Dominion pour chemin de fer de l'Etat .....	377,893,343 58	8,211 63	377,885,131 95
	<u>\$663,176,362 90</u>	<u>\$ 31,551,651 22</u>	<u>\$694,728,014 12</u>

Nous avons un rapport détaché, un peu plus loin, à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le désir du Comité d'examiner ce compte?

L'hon. M. HANSON: Simplement une question. Je constate qu'il y a un changement de \$31,550,000. dans la position des chemins de fer Nationaux; pourriez-vous nous donner des explications?

M. COOPER: Il s'agit d'une augmentation, monsieur.

L'hon. M. HANSON: Oh! oui, je vous demande pardon.

M. COOPER: L'augmentation est indiquée ci-dessus; c'est un gain net sur les opérations de l'année—quelque \$31,000,000 et il est ajouté à la part de propriétaire.

L'hon. M. HANSON: Oh! oui, très bien. Je comprends maintenant.

Le PRÉSIDENT: Alors nous passons aux recettes d'exploitation—page 16.

M. VAUGHAN:

## RECETTES D'EXPLOITATION

	1942	1941
Marchandises .....	\$284,427,334 25	\$236,519,309 12
Réduction des taux dans les Provinces Maritimes.....	4,034,861 04	3,072,978 27
Voyageurs .....	48,297,257 89	31,893,884 07
Bagages .....	117,175 53	101,808 06
Wagons-lits .....	2,952,807 96	1,952,632 39
Wagons-salons .....	285,926 35	189,417 11
Postes .....	3,967,352 40	3,822,499 58
Agence de messageries .....	492,511 29	334,084 04
Messageries .....	13,010,214 49	11,391,137 28
Autres trains de voyageurs .....	15,947 45	15,749 17
Lait .....	327,131 84	306,386 71
Aiguillage .....	2,884,872 48	2,901,404 95
Transbordements par eau .....	133,677 23	156,087 81
Wagons-restaurants et wagons-lits .....	3,133,256 51	2,146,514 73
Restaurants .....	22,612 05	22,910 50
Privilèges de gares, trains et bateaux .....	298,421 28	180,287 26
Consigne .....	89,558 56	56,810 44
Emmagasinage—Marchandises .....	123,437 22	164,632 67
Emmagasinage—Bagages .....	48,872 07	25,106 27
Surestarie .....	1,772,752 18	965,294 04
Télégraphes et téléphones .....	12,162 10	11,449 17
Télégraphes commerciaux .....	5,910,065 10	5,147,064 97
Elévateurs à grain .....	528,267 38	494,572 15
Loyers d'édifices et autres propriétés .....	566,689 71	496,128 28
Divers .....	1,753,320 73	1,641,698 42
Exploitations en commun—Crédit .....	570,939 88	466,851 53
Exploitations en commun—Débit .....	122,881 57	97,920 87
	<hr/>	<hr/>
	\$375,654,543 40	\$304,376,778 12

L'hon. M. HANSON: Ils n'ont jamais accusé de bénéfices?

M. VAUGHAN: Ils n'ont jamais accusé de bénéfices.

M. JACKMAN: A quoi attribuez-vous l'augmentation par comparaison avec les totaux de toutes les recettes d'exploitation? C'est une augmentation d'environ \$25,000.?

M. WALTON: Les transports considérables de troupes, naturellement, ainsi que les surplus de voyages y ont contribué.

M. SISSONS: Les recettes provenant du chemin de fer Alberta-Northern figurent-elles dans ce tableau?

M. COOPER: Non, elles sont considérées comme crédit dans l'état des revenus et elles figurent à la page 15. C'est une compagnie séparée. Elle ne fait pas partie du réseau des chemins de fer Nationaux. C'est le quatrième article dans la seconde partie de cet état—Propriétés exploitées séparément, \$629,000.

M. SISSONS: Quels revenus en avez-vous retirés pour l'année 1942?

M. COOPER: Nous avons retiré \$687,000—c'est-à-dire la moitié de la proportion du résultat net.

M. SISSONS: Comment s'établit la comparaison par rapport à 1941?

M. COOPER: En 1941, il y avait un déficit de \$404,000; alors il y a amélioration de \$1,100,000.—c'est-à-dire de 50 pour cent.

Le PRÉSIDENT: Le service des voyageurs est-il rémunérateur, maintenant? Je comprends qu'il ne l'a jamais été.

M. VAUGHAN: Pour certains trains, oui.

L'hon. M. HANSON: Pourriez-vous nous dire qu'elle est l'augmentation dans le service des marchandises par suite de la guerre? Vous n'avez pas pu nous le dire l'autre jour. Pourriez-vous nous dire quelle partie de cette augmentation est payée par le gouvernement fédéral et les compagnies qu'il possède entièrement?

M. COOPER: Vous voulez dire suivant les comptes rendus directement au gouvernement?

L'hon. M. HANSON: Oui.

M. COOPER: Nous pourrions le trouver, mais il faudrait quelque temps.

L'hon. M. HANSON: Serait-ce dans les \$100,000,000.?

M. COOPER: Je ne saurais dire.

L'hon. M. HANSON: Alors, au sujet du trafic des voyageurs, il y a une augmentation considérable de \$16,500,000.; il n'y a pas de doute que c'est une augmentation considérable du trafic des voyageurs civils, mais le trafic des troupes a été aussi un facteur important.

M. VAUGHAN: Le trafic des troupes a été considérable, et les civils ont eu plus d'argent à dépenser. Apparemment, ils voyagent beaucoup plus.

L'hon. M. HANSON: Y a-t-il encore des excursions de fin de semaine?

M. VAUGHAN: Oui, les bas prix de fin de semaine sont encore en vigueur.

L'hon. M. HANSON: S'ils étaient abolis, est-ce que cela n'affecterait pas le trafic des voyageurs civils?

M. VAUGHAN: Nous sommes en voie de les abolir. Peut-être que le Ministre (l'hon. M. Michaud) pourrait nous renseigner à ce sujet. Cela relève du Contrôleur du Transit et de la Commission des prix et du commerce en temps de guerre.

L'hon. M. MICHAUD: A titre de renseignement pour les membres du Comité, je puis dire que nous essayons de les abolir pour une période de quatre mois, du 15 avril au 15 août, afin de savoir si la situation du trafic en serait améliorée. Les prix d'excursions de fin de semaine seront abolis pendant une période de quatre mois à partir du 15 avril.

L'hon. M. HANSON: Il y a longtemps qu'on aurait dû les abolir.

M. VAUGHAN: La Commission des prix et du commerce en temps de guerre a refusé de le faire et il a fallu beaucoup de temps pour la persuader.

L'hon. M. HANSON: Pourquoi?

M. VAUGHAN: Elle a prétendu que cela aurait peut-être pour effet d'augmenter le coût de la vie.

M. JACKMAN: Les militaires jouissent-ils de certains avantages quant aux prix de fin de semaine?

M. WALTON: Il n'y a pas pour eux de changement au prix du transport.

L'hon. M. MICHAUD: C'est exact, il n'y a pas de changement pour les militaires.

M. VAUGHAN: Ils jouissent de prix spéciaux.

M. JACKMAN: Oui, et cela s'applique aux billets de fin de semaine. Vous feriez mieux d'abolir les billets de fin de semaine.

M. WALTON: C'est ce que le ministre vient de dire; on se propose de les abolir pour une période de quatre mois.

L'hon. M. MICHAUD: Tous les prix spéciaux pour les civils seront abolis pour une période de quatre mois à partir du 15 avril; de la sorte les seules personnes bénéficiant de prix spéciaux seront les militaires.

M. JACKMAN: Je suppose que vous avez discuté, il y a longtemps, avec la Commission des prix et du commerce en temps de guerre, de l'opportunité de réduire ces taux?

M. VAUGHAN: Nous lui avons fait des représentations, il y a plusieurs mois.

L'hon. M. HANSON: Qu'a-t-elle eu à offrir à ce sujet?

L'hon. M. MICHAUD: Elle a prétendu qu'un grand nombre d'hommes d'affaires profitaient des avantages des bas prix spéciaux de fin de semaine pour transiger des affaires et que si on les en privait, cela aurait pour effet d'augmenter le coût des affaires et que le coût de la vie serait par le fait même augmenté également. C'est la réponse qui nous a été faite.

L'hon. M. HANSON: C'est un autre exemple. Elle adopte une attitude et elle la garde à tout prix.

M. WALTON: Je crois qu'elle voulait nous empêcher d'élever le prix de fin de semaine au-dessus du prix en vigueur durant la période d'essai. Ce fut sa réponse et, et d'après ce que le ministre vient de dire, elle a dû changer d'idée.

M. JACKMAN: L'abolition mentionnée par le ministre et dont vous parlez, entre en vigueur à la mi-avril?

L'hon. M. MICHAUD: Oui, à partir de la mi-avril, pour une période de quatre mois.

#### SOMMAIRE DES FRAIS D'EXPLOITATION

Entretien de la voie et des constructions.....	\$ 57,656,537 63	\$ 47,072,687 81
Entretien du matériel.....	71,540,489 55	55,148,687 84
Circulation .....	5,392,336 65	5,306,329 32
Transport .....	139,607,558 82	118,081,059 98
Exploitations diverses .....	4,002,852 61	2,706,792 26
Généraux .....	10,798,899 46	9,859,802 21
Transport au compte du capital—Crédit.....	—	406,922 29
	<u>\$288,998,674 72</u>	<u>\$237,768,437 13</u>

#### FRAIS D'ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS

	1942	1941
Surintendance .....	\$ 3,347,753 82	\$ 3,133,583 29
Entretien de l'infrastructure.....	6,304,724 89	5,689,751 33
Tunnels et passages souterrains.....	101,281 33	169,863 42
Ponts, estacades et ponceaux.....	2,386,493 81	1,878,062 78
Traverses .....	5,214,706 04	4,813,150 98
Rails .....	2,944,779 24	2,749,468 36
Autres matériaux pour la voie.....	2,365,972 61	2,321,715 90
Ballast .....	1,204,389 97	995,211 33
Pose de voies et revêtement.....	14,117,355 58	12,326,465 99
Clôtures, protections contre la neige et signaux.....	496,884 09	524,558 77
Stations et bureaux.....	2,133,215 05	2,472,627 47
Edifices sur l'emprise.....	259,663 68	214,790 03
Postes d'alimentation d'eau .....	593,114 87	497,285 22
Postes à combustible .....	276,061 74	251,986 19
Ateliers et remises à locomotives.....	2,873,778 68	1,683,645 30
Élévateurs à grain.....	350,094 03	39,368 80
Quais et docks .....	214,376 03	169,264 50
Quais pour le charbon et le minéral.....	8,081 38	3,265 42
Lignes des téléphones et télégraphes.....	912,553 50	874,563 28
Télégraphes commerciaux .....	871,689 15	890,137 14
Signaux et enclenchements.....	838,901 73	794,063 03
Usines génératrices .....	7,859 51	10,447 46
Système de transport d'énergie.....	92,022 70	119,214 78
Constructions diverses .....	1,667 78	2,242 06
Dépréciation—Lignes aux Etats-Unis seulement.....	22,817 37	27,537 24
Entretien différé .....	4,350,000 00	—
Machines pour la chaussée.....	422,025 55	410,168 02
Amortissement sur entreprises pour fins de guerre.....	1,002,696 17	500,000 00
Petits outils et accessoires.....	727,166 58	668,056 19
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable.....	2,220,020 48	1,884,642 87
Améliorations publiques—Entretien .....	270,057 48	285,200 57
Accidents aux personnes.....	448,736 51	388,428 58
Assurance .....	21,794 90	21,208 10
Impressions et papeterie.....	62,537 71	65,002 72
Autres frais .....	47,634 22	24,703 66
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun.....	656,193 83	792,881 62
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun—Crédit.....	1,242,433 63	1,212,378 08
Droits de passage.....	46,746 79	39,506 75
Services de protection.....	683,122 47	552,996 74
	<u>\$ 57,656,537 63</u>	<u>\$ 47,072,687 81</u>

M. JACKMAN: Avez-vous des commentaires à faire sur l'article "Privilèges de gares, trains et bateaux"? S'agit-il d'espace que vous louez dans les gares pour l'emmagasinage des marchandises?

Le PRÉSIDENT: Privilèges de gares, trains et bateaux.

M. COOPER: Ce sont des privilèges de gares, des privilèges de trains qui sont exploités par la Canadian Railways News Company. Cette compagnie nous verse un pourcentage de ses recettes brutes. Naturellement, ses recettes ont augmenté en proportion de l'augmentation du trafic, et de cette façon nous en bénéficions.

M. JACKMAN: Pas tous services de journaux?

M. COOPER: Les services de restaurants et de journaux dans les trains.

M. EMMERSON: Voici deux articles. Qu'entendez-vous par "Edifices sur l'emprise" par opposition à "Stations et bureaux, édifices sur l'emprise et gares"? Il y a augmentation d'un côté et diminution de l'autre.

M. COOPER: Nous revenons aux frais d'exploitation, pour l'instant.

M. JACKMAN: Etes-vous surpris que votre télégraphe commercial n'a pas fait plus d'affaires au cours de l'année? Je me demande si l'une des raisons n'en serait pas le plus grand usage qui est fait de la poste aérienne.

M. VAUGHAN: Sans doute, la poste aérienne nuit jusqu'à un certain point à notre service de télégraphe. Nos recettes brutes ont augmenté, mais nos dépenses ont aussi augmenté d'une manière sensible.

L'hon. M. HANSON: Votre principal concurrent est le téléphone?

M. VAUGHAN: Le téléphone et le service de télégraphe du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. HANSON: Votre concurrent?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Maintenant, quant à l'entretien des voies et des constructions, les dépenses sont-elles normales?

M. WALTON: Elles sont normales, sauf pour les articles différés que nous avons dû solder.

M. VAUGHAN: Cet article différé est inclus, monsieur Hanson.

L'hon. M. HANSON: Maintenant \$57 millions.

M. WALTON: Oui.

M. VAUGHAN: Et compris également dans l'entretien du matériel.

L'hon. M. HANSON: Alors, l'argent n'a pas été réellement dépensé?

M. EMMERSON: Ma question portait sur "dépenses d'entretien des voies et des constructions". J'ai dit: Vous avez ici "Stations et bureaux" et "Edifices sur l'emprise". Qu'entendez-vous par édifices sur l'emprise? Et je constate qu'il y a une augmentation.

M. WALTON: Ce sont des édifices utilisés par les équipes chargées de l'entretien des voies, pour remiser leurs outils, etc.

M. EMMERSON: Autres que les gares?

M. WALTON: Autres que les gares proprement dites.

M. JACKMAN: Sous l'en-tête "Sommaire des frais d'exploitation", je remarque "Exploitations diverses, \$4,002,852.61" pour 1942, et \$2,706,792.26 pour 1941. C'est une somme beaucoup plus considérable. N'avez-vous rien de particulier à signaler?

M. VAUGHAN: Cela figure à la page 19, monsieur Jackman. La principale augmentation des recettes des wagons-restaurants.

M. JACKMAN: Dépenses.

M. VAUGHAN: Ceci n'est qu'un sommaire. Peut-être préféreriez-vous attendre et discuter les détails. Ils se trouvent plus loin. A la page 17, vous

trouvez les détails de "Entretien des voies et des constructions" et des "Dépenses de l'entretien du matériel".

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autre discussion sur la page 17; sinon, nous allons passer à la page 18.

M. JACKMAN: Nous sommes à la page 17. Prenez l'augmentation à "Ateliers et remises à locomotives". Cela peut être imputé au plus grand usage des locomotives?

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. JACKMAN: Les dépenses des élévateurs à grain sont passées de \$39,368.80 à \$350,094.03.

M. VAUGHAN: La perte de l'élévateur de Portland est comprise.

M. JACKMAN: Perte sur la vente de l'élévateur?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HANSON (*Skeena*): C'est une augmentation considérable des dépenses des élévateurs à grain, de \$39,368.80 à \$350,094.03.

L'hon. M. HANSON: Ils sont maintenant remplis à capacité; autrefois ils étaient vides. Vous recevez de la Commission canadienne des grains le même loyer que les compagnies régulières.

M. VAUGHAN: Nous percevons le même loyer pour l'entreposage.

L'hon. M. HANSON: Maintenant les élévateurs sont remplis à capacité, la plupart du temps?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. HANSON: Au lieu d'une exploitation transitoire, vous faites maintenant l'entreposage l'année durant.

M. VAUGHAN: Les élévateurs sont remplis.

M. JACKMAN: Monsieur Cooper, puis-je vous poser une question au sujet de l'amortissement sur entreprises pour fins de guerre, \$1,002,696.17 par opposition à \$500,000? Quel est l'article au compte capital que vous avez réduit d'un million de dollars? Est-ce que je puis trouver cela séparément?

M. COOPER: Je vais vous le dire, monsieur Jackman. Si vous vous reportez à la page 8 du rapport, vous lisez sous l'en-tête "Amortissement sur entreprises pour fins de guerre", ce qui suit:

Un autre million de dollars a été chargé aux frais d'exploitation pour pourvoir après la guerre à la perte résultant du retrait de commodités servant seulement au trafic de guerre et dont l'utilité sera nulle pour fins commerciales.

M. JACKMAN: Je comprends la raison, mais je me demandais si d'autres immobilisations étaient affectées aux travaux de défense.

M. COOPER: Oui, nous avons fait un relevé de tous les principaux travaux.

M. JACKMAN: La plupart de ceux-ci sont des embranchements et des tronçons de ligne, n'est-ce pas?

M. COOPER: Oui, je crois.

M. WALTON: Ils comprennent également l'expansion de nos propres facilités directement nécessaires au traitement du trafic de guerre, mais non autrement requises.

L'hon. M. HANSON: Prolongement de voies d'évitement?

M. WALTON: Oui, extension de quelques centres de triage de tête de lignes devenue nécessaire par suite du présent volume des affaires.

L'hon. M. HANSON: Cela s'applique à Moncton.

M. WALTON: Exactement.

M. EMMERSON: L'extension de la voie d'évitement de Pacific Junction à Truro n'est pas comprise dans ce service.

M. WALTON: Non, pas celle-ci. Par ailleurs, d'autres extensions de centres de triage, comme celui de Napadogan, y sont comprises.

Le PRÉSIDENT: Il est presque une heure. Si nous pouvions avoir une ou deux autres réunions du Comité, nous terminerions bientôt cette question. Nous réunirions-nous cet après-midi?

M. JACKMAN: Nous désirons vous aider autant que possible. Nous avons encore à étudier la West Indies Steamships Company, mais ce ne sera pas long, et le rapport des fonctionnaires. Pouvons-nous libérer quelques-uns de ceux-ci aujourd'hui, ou doivent-ils revenir?

M. VAUGHAN: Nous sommes à la disposition du Comité, mais nous aimerions en finir afin de ne pas avoir à revenir, si possible. J'ignore si le Comité doit siéger samedi matin.

L'hon. M. HANSON: Non.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions siéger ce soir.

M. VAUGHAN: Un grand nombre des questions à venir ont déjà été étudiées. Je crois que si nous pouvions siéger cet après-midi et ce soir nous terminerions bientôt.

L'hon. M. HANSON: Vous admettez que nos questions ont été très brèves.

M. VAUGHAN: Je crois que tous les membres ont bien coopéré.

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunirons à 3 h. 30 cet après-midi.

A 1 h., la séance est suspendue pour être reprise à 3 h. 30.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le PRÉSIDENT: Silence, messieurs. Nous avons eu une très bonne discussion de cette question. Passons aux tableaux et voyons si nous pouvons aller de l'avant. Nous nous sommes arrêtés à la page 13. L'avons-nous terminée?

M. VAUGHAN: Monsieur le président, je crois que M. Cooper a un état à produire, en réponse à la demande de M. Hanson.

M. COOPER: M. Hanson avait demandé un état indiquant les valeurs qui ont été rapatriées. Je dépose cet état. La valeur totale au pair en 1940, 1941 et 1942 est de \$400,766,651.51. De ce total, une somme de \$7,991,000 a été achetée aux actionnaires inscrits au registre canadien qui ont eu le privilège de vendre leurs titres au prix de dévolution.

RAPATRIEMENT DES OBLIGATIONS EN VERTU DES ARRANGEMENTS  
MENTIONNÉS À LA PAGE 10 DU RAPPORT ANNUEL

Compagnies	Noms des valeurs		
G.T.R.	5% Perpetual Debenture Stock.....	\$	19,090,307 87
G.T.R.	5% G.W. Perp. Debr. Stock and Bonds.....		12,124,326 67
G.T.R.	4% Perpetual Debenture Stock.....		565,594 27
G.T.R.	4% Nor. Rly. Perpetual Debr. Stock.....		1,440,999 00
G.T.R.	4% Perpetual Guaranteed Stock.....		60,832,846 66
G.T.P.	3% 1st Mortgage Bonds.....		8,526,870 00
G.T.P.	4% Sterling Bonds.....		441,774 00
Can. Nor.	3% 1st Mortgage Debenture Stock.....		8,019,050 00
Can. Nor.	3½% 1st Mortgage Debenture Stock.....		2,243,549 93
Can. Nor.	6½% Sinking Fund Debenture Bonds.....		143,000 00
C.N.A.	3½% 1st Mortgage Debenture Stock.....		2,575,989 93
C.N.O.	3½% 1st Mortgage Debenture Stock.....		30,013,974 33
Can. Nat.	2% 1927 Guaranteed Debenture Stock.....		18,350,744 87
Can. Nat.	4½% 30 Year Guaranteed Gold Bonds.....		864,000 00
Can. Nat.	5% 40 Year Guaranteed Gold Bonds.....		3,296,000 00
Can. Nat.	5% 40 Year Guaranteed Gold Bonds.....		2,270,500 00
Can. Nat.	5% 40 Year Guaranteed Gold Bonds.....		662,000 00
Can. Nat.	4¾% 25 Year Guaranteed Gold Bonds.....		1,482,000 00
Can. Nat.	4¾% 25 Year Guaranteed Gold Bonds.....		2,632,000 00
Can. Nat.	4½% 20 Year Guaranteed Gold Bonds.....		1,978,000 00
St. J. & Q.	4% 1st Mortgage Debenture Stock.....		2,069,058 47
C.N.W.	4½% 1st Mortgage Debenture Stock.....		1,059,702 06
C.N.W.	4½% 1st Mortgage Debenture Bonds.....		7,000 00
C.N.P.	4% 1st Mortgage Debenture Stock.....		15,290,351 27
C.N.P.	4½% Terminal Debenture Stock.....		7,409,042 53
G.T.R.	4% Canada Atlantic 1st Mortgage Bonds.....		6,025,914 00
G.T.R.	7% Wellington Grey & Bruce Bonds.....		29,686 67
G.T.R.	6% Northern Railway 3rd Pref. Bonds.....		68,133 33
G.T.P.	4% 2nd Mortgage Bonds, Prairie "A".....		6,618,348 00
G.T.P.	4% 2nd Mortgage Bonds, Mountain "B".....		6,785,046 00
G.T.P.	4% 1st Mortgage Bonds "Lake Superior".....		5,375,160 00
Can. Nor.	4% Perpetual Cons. Debenture Stock.....		40,247,566 93
C.N.O.	4% Perpetual Cons. Debenture Stock.....		7,691,158 33
C.N.Q.	4% Perpetual Cons. Debenture Stock.....		4,752,382 73
Q. & L. St. J.	4% 1st Mortgage Perp. Debenture Stock.....		3,920,270 33
G.T.W.	4% 1st Mortgage Bonds.....		3,125,672 00
G.T.W.	4% 1st Mortgage Bonds.....		1,283,500 00
Total, 1942.....		\$	289,320,520 18
Autres actions de débenture du G.T.R. rachetées en 1940 et 1941 en vertu de l'ordonnance de dévolution de 1940.....		\$	111,446,131 33
		\$	400,766,651 51

M. VAUGHAN: Je crois que nous avons terminé les frais d'entretien de la voie et des constructions, page 17. Désirez-vous poser des questions sur les frais d'entretien du matériel?

FRAIS D'ENTRETIEN DU MATÉRIEL

Surintendance .....	\$ 1,443,653 19	\$ 1,416,631 31
Machines d'atelier .....	1,974,094 97	1,479,727 38
Machines d'usines génératrices.....	172,242 68	200,477 75
Locomotives à vapeur—Réparations.....	19,021,873 12	17,195,264 23
Autres locomotives—Réparations .....	157,163 82	83,508 30
Wagons-marchandises—Réparations.....	13,964,564 74	12,854,974 92
Voitures de voyageurs—Réparations.....	6,732,699 30	6,082,296 16
Matériel flottant—Réparations .....	262,588 03	126,725 88
Matériel de service—Réparations.....	1,659,361 17	1,377,955 76
Matériel divers—Réparations et retraits.....	257,022 23	277,277 14
Réforme de matériel (Coût de démolition).....	56,075 67	87,321 25
Matériel—Dépréciation .....	16,974,945 14	13,591,187 71
Accidents aux personnes.....	325,834 14	284,635 05
Assurances .....	20,143 79	17,846 77
Impressions et papeterie.....	49,239 06	53,613 50
Autres frais .....	14,690 68	2,029 68
Entretien du matériel utilisé et commun—Débit.....	162,569 35	180,779 82
Entretien du matériel utilisé et commun—Crédit.....	208,272 27	163,564 77
Entretien différé—Équipement .....	8,500,000 00	
	\$71,540,489 55	\$55,148,687 84

M. JACKMAN: Matériel—Dépréciation, nous avons une somme de \$16,974,000 par opposition à \$13,591,000. L'augmentation a-t-elle été calculée mathématiquement sur la base de tant par mille, ou suivant une autre méthode?

M. VAUGHAN: Nous avons porté quelque chose en plus des montants ordinaires que nous passons à la dépréciation. M. Cooper a des chiffres.

M. COOPER: Nous avons élevé notre dépréciation par suite de l'augmentation de l'usage du matériel au cours de l'année. Généralement, l'augmentation est en rapport avec l'augmentation de nos recettes brutes. En 1940, année où nous avons commencé à faire une réserve de dépréciation sur le matériel au Canada, le pourcentage des montants de dépréciation débités aux recettes brutes était de 4.55, en 1941, de 4.47 et en 1942, de 4.52.

M. JACKMAN: Très bien.

M. DONNELLY: Puis-je me reporter à la section précédente, frais d'entretien de la voie et des constructions? Vos élévateurs à grain sont-ils tous loués?

M. VAUGHAN: Oui.

M. DONNELLY: Vous n'en exploitez aucun vous-mêmes?

M. VAUGHAN: Je crois qu'il y en a un à Tiffin, dans la baie Georgienne, et un autre à Portland que nous exploitons.

M. WALTON: Et un autre à St-Jean, N.-B.

M. DONNELLY: Pourquoi vos dépenses sont-elles de \$350,094.03, cette année, alors qu'elles n'étaient que de \$39,368.80, l'an dernier?

M. VAUGHAN: Parce qu'un débit a été porté aux dépenses pour le retrait d'un élévateur à Portland.

Le PRÉSIDENT: Page 18.

M. SHAW: Puis-je faire une remarque? Dans les circonstances actuelles, alors que le gouvernement demande de pratiquer l'économie du papier, etc., chaque fois que je prends en main des documents comme celui-ci, je me demande pourquoi les faire aussi élaborés. Pourquoi utiliser du papier de telle qualité? Il me semble que c'est le devoir d'une entreprise du gouvernement de donner l'exemple au public.

M. VAUGHAN: Ce rapport ne coûte pas beaucoup plus cher que l'autre. Nous y avons pensé avant de le changer, mais le coût additionnel était si peu élevé que nous avons cru le présenter ainsi aux députés et à la population du Canada, sous une forme plus présentable qu'auparavant.

M. SHAW: J'ai fait cette observation parce que j'ai entendu faire la même remarque plusieurs fois depuis la publication du rapport, et j'ai tenu à le mentionner en passant.

M. JACKMAN: Comme document permanent de référence, monsieur Vaughan, je crois qu'il serait bon de l'imprimer sur du papier résistant afin de pouvoir le conserver d'année en année, et de le tenir en main lorsqu'on en a un exemplaire. Il y a plusieurs façons d'économiser le papier, mais je crois que dans le cas présent, la dépense est raisonnable.

M. McCULLOCH: Je le crois aussi.

Le PRÉSIDENT: Page 18. Frais de transport et frais de circulation.

#### FRAIS DE CIRCULATION

Surintendance .....	\$1,890,285 07	\$1,760,810 53
Agences extérieures .....	2,470,681 25	2,341,010 02
Publicité .....	361,231 53	555,327 47
Association de circulation.....	107,300 71	101,419 10
Impressions et papeterie.....	292,186 41	292,139 84
Autres frais .....	615 69	964 40
Bureau industriel .....	87,558 02	83,830 06
Colonisation, agriculture et ressources naturelles.....	182,477 97	172,756 70
	<u>\$5,392,336 65</u>	<u>\$5,306,329 32</u>

## FRAIS DE TRANSPORT

Surintendance .....	\$ 3,517,511 59	\$ 3,191,034 94
Ordonnances des trains.....	1,887,968 29	1,511,893 05
Personnel des stations.....	19,057,298 39	16,846,813 50
Bureaux de pesage, d'inspection et de surestarie.....	90,211 44	80,923 25
Fournitures et frais des gares et stations.....	1,488,617 01	1,291,513 61
Chefs et commis de gares.....	3,519,878 51	2,915,588 97
Conducteurs et serre-freins des gares.....	7,084,554 33	6,180,904 23
Préposés aux signaux et aiguilles des gares.....	689,892 34	572,516 38
Conducteurs de locomotives des gares.....	4,660,449 24	4,312,579 58
Wattmen des gares.....	352,325 02	90,644 53
Combustible pour locomotives de manœuvre.....	5,164,506 94	4,219,156 05
Force motrice pour manœuvre en gares—Produite.....	9,628 33	9,941 00
Force motrice pour manœuvre en gares—Achetée.....	72,949 02	70,109 73
Eau pour locomotives de manœuvre.....	183,882 53	190,280 12
Lubrifiant pour locomotives de manœuvre.....	75,723 31	56,871 08
Autres fournitures pour locomotives de manœuvre.....	42,122 12	39,446 72
Frais des remises à locomotives—Gares.....	1,470,367 98	1,269,319 52
Fournitures et frais de gares.....	156,618 84	142,379 55
Exploitation des gares en commun—Débit.....	1,354,427 58	1,098,949 95
Exploitation des gares en commun—Crédit.....	1,873,925 67	1,515,609 54
Mécaniciens des trains.....	13,456,416 11	11,672,320 18
Wattmen des trains.....	112,922 87	107,367 27
Combustible pour locomotives des trains.....	27,712,029 98	21,618,816 11
Force motrice pour trains—Produite.....	12,360 89	11,667 11
Force motrice pour trains—Achetée.....	38,202 57	36,374 39
Eau pour locomotives des trains.....	1,183,171 34	1,091,892 42
Lubrifiant pour locomotives des trains.....	483,470 42	416,321 37
Autres fournitures pour locomotives des trains.....	235,993 03	209,736 58
Frais des remises à locomotives des trains.....	4,394,091 64	3,705,103 92
Employés des trains.....	14,941,560 21	12,922,247 57
Fournitures et frais des trains.....	8,063,339 47	6,738,507 21
Exploitation des wagons-lits.....	1,495,983 62	1,123,946 48
Manœuvre des signaux et enclenchements.....	471,830 46	424,623 11
Protection des passages à niveau.....	711,091 44	636,082 15
Exploitation des ponts mobiles.....	119,177 70	105,818 96
Exploitation des télégraphes et téléphones.....	357,470 56	307,926 56
Télégraphes commerciaux.....	4,442,485 42	3,983,495 16
Exploitation du matériel flottant.....	1,025,644 50	790,564 10
Service des messageries.....	6,498,139 59	5,818,426 24
Impressions et papeterie.....	597,244 11	570,832 15
Autres frais.....	1,000,282 34	911,016 42
Exploitation des voies et propriétés en commun—Débit.....	719,103 42	683,697 36
Exploitation des voies et propriétés en commun—Crédit.....	478,661 78	423,642 77
Assurance.....	11,656 56	11,209 52
Déblayage des accidents.....	384,231 96	285,103 85
Dommmages à la propriété.....	80,822 68	35,204 05
Dommmages aux bestiaux sur l'emprise.....	56,388 15	41,474 68
Pertes et dommages—Marchandises.....	1,001,152 72	745,929 02
Pertes et dommages—Bagages.....	7,987 02	2,928 01
Accidents aux personnes.....	1,466,962 68	920,814 58
	<u>\$139,607,558 82</u>	<u>\$118,081,059 98</u>

Jetez un coup d'œil sur cette liste et voyez s'il y a sujet à discussion.

M. JACKMAN: On a dit, l'autre jour, que le coût de la publicité était inférieur à celui de l'an dernier. Pourriez-vous me dire quelle somme a été portée au budget pour l'exercice courant?

M. VAUGHAN: Le budget pour le présent exercice est suivant les mêmes lignes que celui de l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: Aucune autre discussion sur la page 18?

M. EMMERSON: Il y a un article, ordonnance des trains. Il y a une petite augmentation.

M. WALTON: C'est tout naturel: par suite de l'augmentation du trafic, il nous a fallu engager plus de chefs du mouvement des trains. Dans certains cas, alors qu'antérieurement un seul pouvait couvrir une distance de 250 milles, cette distance est maintenant réduite de moitié nécessitant deux chefs du mouvement. C'est directement en rapport avec le volume du trafic.

M. EMMERSON: Si j'ai posé cette question, c'est parce que, pour certaines sections, vous avez changé votre méthode d'ordonnance des trains, nécessitant une dépense additionnelle, et est-ce que cela vient sous cet en-tête?

M. WALTON: Cela a représenté une dépense additionnelle qui a été en partie compensée par des économies d'autre part. La vitesse des trains a été augmentée et, règle générale, le mouvement est plus accéléré, ce qui signifie moins de dépenses.

M. EMMERSON: Mais le coût de l'ordonnance des trains a augmenté jusqu'à un certain point?

M. WALTON: Oui.

M. EMMERSON: Vous avez des bénéfices pour couvrir cela?

M. WALTON: Vous avez le rapport à une autre page.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, on enlevé les wagons-salons de certains trains. Est-ce qu'il en sera ainsi pour la durée de la guerre?

M. VAUGHAN: Cela dépend du contrôleur des transports. On ne m'a pas encore dit que les wagons-salons devaient être remplacés sur ces trains.

M. NICHOLSON: Combien de voyageurs peuvent être transportés dans les wagons ordinaires par comparaison avec les wagons-salons?

M. WALTON: Dans les wagons-salons, de 25 à 26 et dans les wagons ordinaires, de 66 à 80 dans certains cas.

M. NICHOLSON: Il serait plus avantageux pour la compagnie de transporter les voyageurs dans les wagons ordinaires.

M. WALTON: Ceci a été fait en vue de réduire, si possible, le nombre des trains.

M. NICHOLSON: Serait-il difficile de convertir ces wagons-salons en wagons ordinaires?

M. WALTON: Ils pourraient être convertis.

M. GRAY: Cela amène une autre question. Vous vendez encore des sections simples de Toronto à Ottawa?

M. VAUGHAN: Ce point a été soulevé ce matin et M. Walton s'est procuré les renseignements hier soir. Il y a quelque chose à ce sujet dans le procès-verbal de ce matin.

M. GRAY: Qu'est-ce que c'est? Je n'étais pas ici ce matin.

M. WALTON: La situation est que, conjointement avec d'autres compagnies, nous demandons la permission d'abolir le tarif par lequel l'acheteur d'un seul billet peut se procurer une section entière.

M. GRAY: Je suis content de l'apprendre, car cela ne se pratique pas sur les lignes des Etats-Unis.

M. WALTON: Elles l'ont aboli il y a quelque temps, et nous allons formuler notre demande.

M. DONNELLY: Je désirerais savoir si votre compagnie trouve que les lignes aériennes trans-Canada ont nui aux recettes des lignes télégraphiques?

M. VAUGHAN: Pas autant dans les circonstances actuelles qu'en temps normal, car on expédie beaucoup plus de messages télégraphiques, de nos jours qu'en temps ordinaire. Lorsque la situation redeviendra normale et que le service aérien se développera davantage, il n'y a pas de doute que le service par avion nuira à notre service télégraphique.

M. DONNELLY: Les recettes provenant de ce service n'ont pas augmenté en proportion de celles d'autres services.

M. VAUGHAN: Non, je ne le crois pas.

Le PRÉSIDENT: Page 19, Frais divers.

M. JACKMAN: Avant de passer à une autre page, monsieur le président, puis-je poser une question relativement aux ingénieurs et aux wattmen? Les wattmen sont, je suppose, les préposés au fonctionnement des trains à wagon unique. Est-ce bien cela? C'est le dixième item sur la liste des frais de transport.

M. WALTON: Oui, c'est exact, et également des locomotives électriques.

M. JACKMAN: Avez-vous, sous la main, des chiffres indiquant combien, en 1942, vous aviez d'ingénieurs et de wattmen à votre service?

M. VAUGHAN: Ils sont tous groupés ici, je crois.

M. JACKMAN: Les deux catégories ensemble, c'est satisfaisant.

M. WALTON: Ils sont tous compris dans un seul chiffre en ce qui concerne les trains et les ingénieurs, y compris les conducteurs, les ingénieurs, les chauffeurs, les serre-freins, les contremaîtres de centre de triage et les auxiliaires de centre de triage—15,001 employés.

M. JACKMAN: Ce ne sont pas seulement les ingénieurs de trains?

M. WALTON: Non, nous ne les avons pas détaillés autrement.

M. JACKMAN: Ce que j'essaie de faire, c'est de répartir ce nombre d'employés dans \$13,456,000. Le chiffre que vous m'avez donné ne s'y prête pas.

M. WALTON: Non.

M. COOPER: Vous avez les salaires des 15,000 employés?

M. JACKMAN: Je le calcule à \$2,795 chacun. Si vous n'avez pas ce renseignement, c'est très bien.

M. SHAW: Au sujet de la protection des passages à niveau, monsieur le président, je constate une augmentation sensible des dépenses. Ce qui m'est venu à la pensée, c'est que par suite de l'augmentation du nombre des trains et aussi du grand nombre de ceux qui opèrent en dehors des horaires, il semblerait—mais je puis me tromper—qu'il y a plus d'accidents qu'auparavant aux passages à niveau. A-t-on pris des mesures de précaution additionnelles, au cours des deux ou trois dernières années, en ce qui concerne les traverses à niveau?

M. VAUGHAN: Des mesures de précautions sont prises partout où il peut y avoir un danger attribuable au chemin de fer. Je n'ai pas de renseignements sur le nombre des accidents. J'ai cru qu'il y avait eu moins d'accidents l'an dernier que l'année précédente. Je crois avoir un état à cet effet.

M. WALTON: Oui, il y a diminution dans le nombre des accidents aux passages à niveau.

M. SHAW: Vous ne parlez pas des chemins de fer Nationaux?

M. VAUGHAN: Oui. Je crois que les gens sont devenus négligents en ce qui concerne l'approche des passages à niveau. Vous seriez surpris d'apprendre le nombre de cas où une automobile s'est jetée sur un train qui était déjà à moitié du passage à niveau.

M. SHAW: Les restrictions imposées sur la boisson devraient aider.

Le PRÉSIDENT: Je me rappelle qu'un jour, dans l'Ouest, j'ai vu un homme se faire tuer. Le train passait et le sifflet fonctionnait. Il y avait une longue suite de véhicules qui se rendait presque à la traverse. Il passa devant tous les autres véhicules pour aller se jeter devant la locomotive. Il filait vite. Je ne sais pas ce qu'on aurait pu faire ici, si ce n'est de faire stationner les véhicules plus loin du passage à niveau.

M. SHAW: Est-ce que cette augmentation de \$80,000 est simplement pour le remplacement du matériel des passages à niveau, ou des signaux?

M. VAUGHAN: Pas tout à fait. Cette somme comprend aussi les signaux automatiques additionnels. Quelques-uns fonctionnent de temps en temps, ici et là, les uns par ordre de la Commission, les autres, à la suite d'ententes avec les municipalités.

M. WALTON: L'item que vous considérez est en grande partie des dépenses de salaires composées, naturellement, l'indemnité de vie chère. Mais dans cette colonne, cet item se compose en grande partie de salaires.

Le PRÉSIDENT: Je puis ajouter, monsieur Walton, que j'ai pensé dans le temps que si le passage avait été plus libre, cela aurait été préférable. Vous comprenez ce que je veux dire. Les véhicules stationnaires se trouvaient juste à la bordure du coin.

M. WALTON: Je crois que vous avez raison.

Le PRÉSIDENT: Page 19.

## FRAIS DIVERS

	1942	1941
Service des wagons restaurants et buffets.....	\$ 3,746,868 66	\$ 2,499,013 24
Restaurants .....	21,924 36	20,045 54
Élévateurs à grain.....	196,159 47	148,252 84
Autres exploitations.....	37,900 12	39,480 64
	<u>\$ 4,002,852 61</u>	<u>\$ 2,706,792 26</u>

## FRAIS GÉNÉRAUX

Appointements et frais du haut personnel.....	\$ 464,452 27	\$ 432,387 95
Appointements et frais du personnel subalterne.....	4,419,955 96	3,651,359 32
Fournitures et frais du bureau-chef.....	263,866 64	225,828 74
Contentieux .....	344,478 99	345,948 67
Service des secours.....	37,500 00	27,500 00
Pensions .....	4,859,896 18	4,731,910 67
Impressions et papeterie.....	162,232 43	164,584 22
Frais d'évaluation.....	12,251 56	11,310 38
Autres frais.....	222,381 03	288,168 13
Propriétés en commun, générales—Débit.....	36,946 59	38,996 02
Propriétés en commun, générales—Crédit.....	15,062 VT	58,191 89
	<u>\$ 10,798,899 46</u>	<u>\$ 9,859,802 21</u>

M. NICHOLSON: Relativement aux fournitures et frais du bureau-chef, il avait été dit, l'an dernier, qu'en ce qui concerne votre système de comptabilité, les petits bureaux de comptabilité avaient été fermés et que la comptabilité était faite dans des grands centres comme Winnipeg et Moncton. Où en êtes-vous rendus avec les changements proposés?

M. VAUGHAN: La centralisation de la comptabilité a été adoptée dans tout le réseau. M. Cooper peut vous en fournir les détails.

M. COOPER: Nous avons terminé la centralisation de la comptabilité au Canada.

M. EMMERSON: Vous venez de la terminer, n'est-ce pas?

M. COOPER: Oui. A Moncton, nous l'avons terminée au mois de février de cette année.

M. NICHOLSON: Combien d'employés ont été laissés sans travail par suite de la centralisation?

M. COOPER: Environ 160 emplois ont été épargnés.

M. EMMERSON: Pour tout le réseau?

M. COOPER: Oui, pour tout le réseau.

M. NICHOLSON: Qu'est-il advenu des personnes qui occupaient ces emplois? Ont-elles trouvé des emplois?

M. COOPER: Pour la plupart, c'étaient des employés comptant peu d'années de services qui ont été transférés, les uns dans d'autres divisions du réseau qui avaient besoin de réposés aux écritures, et les autres ont quitté le service pour

entrer dans d'autres industries qui étaient certainement en mesure d'absorber toute la main-d'œuvre qu'elles pouvaient avoir.

M. NICHOLSON: Ceux de dix ans de service ou plus ont-ils eu de la difficulté à se procurer un emploi?

M. COOPER: Je crois qu'aucun employé de plus de trois ou quatre ans de service n'a été mis à pied.

M. JACKMAN: Il serait peut-être opportun, relativement à Appointements et frais du haut personnel, de vous demander combien il y a eu de réunions du Conseil d'administration, l'an dernier. Pouvez-vous fournir les feuilles de présences?

M. VAUGHAN: Je pourrais le faire, si c'est nécessaire. Je puis dire qu'il y a en moyenne, une réunion par mois et je puis ajouter que les administrateurs sont très assidus. Si vous désirez les feuilles de présences, nous pouvons vous les donner.

M. JACKMAN: Si vous dites que l'assiduité est très bonne, cela suffit.

M. VAUGHAN: Il arrive très rarement qu'un administrateur ne soit pas présent à une réunion.

M. JACKMAN: C'est satisfaisant pour cette année, je crois, monsieur Vaughan.

M. VAUGHAN: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Nous passons à la page 20, immobilisations.

#### IMMOBILISATIONS

Solde au 1er janvier 1942.....		\$1,944,287,482 72
Déboursés, Année 1942:		
Voie:		
Travaux au terminus de Montréal, Chap. 12, 1929....	\$ 1,823,248 09	
Lignes abandonnées, récupération de matériel, etc....	201,878 33	
Rails et boulons.....	282,374 19	
Sellettes et ancrés.....	678,303 63	
Traverses—Frais d'imprégnation.....	1,263,000 25	
Ballast.....	212,627 16	
Elargissement des tranchées et remblais, aplanissement des parois rocheuses.....	42,250 44	
Fosés, drainage et égouts.....	36,438 47	
Grandes gares de marchandises.....	27,222 65	
Grandes gares de voyageurs.....	31,358 68	
Voies d'évitement et de triage.....	494,925 38	
Appareils de construction de chaussées.....	139,758 75	
Ponts, estacades et ponceaux.....	323,713 36	
Protection des passages à niveau et souterrains.....	79,243 58	
Stations et abords.....	279,110 12	
Postes à combustible.....	90,558 68	
Ateliers, remises à locomotives et machinerie.....	166,920 18	
Élévateurs à grain.....	326,880 66	
Signaux et enclenchements.....	847,647 08	
Télégraphes—Chemin de fer.....	45,579 58	
Télégraphes—Commerciaux.....	408,042 58	
Répartitions pour améliorations publiques.....	44,477 52	
Terrains.....	594,780 49	
Autres additions et améliorations.....	132,314 82	
Total.....	\$ 5,991,735 35	
Matériel:		
Construction ou acquisition de matériel roulant.....	\$ 18,662,312 37	
Réformes de matériel roulant.....	979,740 50	
Améliorations générales au matériel roulant.....	145,542 05	
Transferts et transformations de matériel.....	1,409,813 48	
Matériel des messageries et divers.....	75,147 78	
Total.....	\$ 16,493,448 22	
Hôtels.....	\$ 63,943 06	
Propriétés exploitées séparément.....	\$ 1,312,175 36	
Dépenses nettes pour additions et améliorations.....		21,109,065 15
Transferts affectant la part de propriétaire.....	8,211 63	
Abandon de Lignes—Voir ci-dessous.....	4,575,998 43	4,584,210 06
Solde au 31 décembre 1942.....		\$ 1,960,812,337 81

M. JACKMAN: J'ai une question qui se rapporte aux travaux du terminus de Montréal. Est-ce la fin du coût du terminus de Montréal, ou la fin du coût initial de la construction, comme vous l'appellez?

M. VAUGHAN: C'est un problème, monsieur Jackman.

M. JACKMAN: Est-il tout construit maintenant?

M. EMMERSON: Non, il n'est pas encore utilisé.

M. VAUGHAN: Nous avons une petite estimation de \$370,000 pour le terminus de Montréal, pour 1943. Suivant nos plans, nous nous attendons à ce que cela finisse le terminus. Je ne veux pas dire que, plus tard, nous ne ferons pas d'autres choses, mais cela termine notre programme pour le moment.

M. EMMERSON: Quand utiliserez-vous le terminus?

M. VAUGHAN: Je crois qu'il sera mis en usage par plus tard que le 1er juillet.

M. JACKMAN: A-t-il servi à quelque fin, jusqu'à présent?

M. VAUGHAN: Non, il n'est pas encore terminé.

M. JACKMAN: Quel en sera le coût total, une fois terminé?

M. VAUGHAN: Avant 1939, les immobilisations se chiffraient à \$16,651,346; de 1939 à 1942, nous avons dépensé une somme de \$10,608,694, soit un total de \$27,260,000. Lorsque j'ai dit qu'il n'était pas en usage, j'ai fait erreur car certains trains l'utilisent en traversant le tunnel pour desservir des points de la banlieue, tels que Cartierville, St-Eustache, St-Andrews East, etc.

M. EMMERSON: C'est ce qui se fait depuis plusieurs années.

M. VAUGHAN: Oui. Autrefois, on utilisait l'ancienne gare, maintenant on fait usage de la nouvelle.

M. JACKMAN: Ce que le gouvernement a dépensé comme aide au chômage pour les travaux de la gare sera en sus de la somme de \$27,000,000, n'est-ce pas M. Vaughan?

M. VAUGHAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Page 21.

M. JACKMAN: Aucune question, monsieur le président.

M. VAUGHAN: La somme payée par le gouvernement pour aide au chômage est de \$1,530,450, et elle n'est pas comprise dans le total que je vous ai donné.

M. JACKMAN: Merci.

Le PRÉSIDENT: Aucune autre question relativement à la page 20? Si non, nous allons passer à la page 21.

## DETTE CONSOLIDÉE—PRINCIPAL ET INTÉRÊTS

NOM DES VALEURS	Compagnies	Date d'émission	Date d'échéance	Montant en cours au 31 déc. 1942	Intérêts cours 1942
GARANTIES PAR L'ÉTAT:					
5% Perpetual Debenture Stock	G.T.R.	1875 à 1883	Perpétuelles	\$ 1,692,183 80	\$ 206,027 07
5% G.W. Perp. Debtr. Stock and Bonds	G.T.R.	1858 à 1876	Perpétuelles	1,127,996 00	156,872 20
4% Perpetual Debenture Stock	G.T.R.	1883 à 1918	Perpétuelles	7,827,288 73	302,886 97
4% Nor. Rly. Perpetual Debtr. Stock	G.T.R.	Juil. 31, 1884	Perpétuelles	49,980 67	11,569 07
4% Perpetual Guaranteed Stock	G.T.R.	1884 à 1909	Perpétuelles	486 67	548,676 13
3% 1st Mortgage Bonds	G.T.P.	Juil. 1, 1905	Jan. 1, 1962	26,465,130 00	991,940 83
4% Sterling Bonds	G.T.P.	Juil. 1, 1914	Jan. 1, 1962	7,999,074 00	333,639 80
3% 1st Mortgage Debenture Stock	Can. Nor.	Juil. 29, 1903	Juil. 10, 1953	1,340,946 72	88,462 20
3½% 1st Mortgage Debenture Stock	Can. Nor.	Mars 1910	Juil. 20, 1958	5,652,987 36	218,019 66
6½% Sinking Fund Debenture Bonds	Can. Nor.	Juil. 1, 1921	Juil. 1, 1946	23,754,000 00	1,545,448 74
3½% 1st Mortgage Debenture Stock	C.N.A.	Mars 22, 1911	Mai 4, 1960	574,008 73	37,909 00
3½% 1st Mortgage Debenture Stock	C.N.O.	Déc. 8, 1911	Mai 19, 1961	4,216,022 54	351,885 49
5% 30 Year Guarantee Bonds	Can. Nat.	Fév. 1, 1924	Fév. 1, 1954	50,000,000 00	2,500,000 00
2% 1927 Guaranteed Debenture Stock	Can. Nat.	Juil. 1, 1926	Par tirages	380,831 26	108,660 18
4½% 30 Year Guaranteed Gold Bonds	Can. Nat.	Juil. 1, 1927	Juil. 1, 1957	64,136,000 00	2,916,212 06
5% 40 Year Guaranteed Gold Bonds	Can. Nat.	Juil. 1, 1929	Juil. 1, 1969	56,704,000 00	2,863,674 30
5% 40 Year Guaranteed Gold Bonds	Can. Nat.	Oct. 1, 1929	Oct. 1, 1969	57,729,500 00	2,905,921 16
5% 40 Year Guaranteed Gold Bonds	Can. Nat.	Fév. 1, 1930	Fév. 1, 1970	17,338,000 00	872,569 84
4½% 25 Year Guaranteed Gold Bonds	Can. Nat.	Juin 15, 1930	Juin 15, 1955	48,518,000 00	2,316,877 77
4½% 25 Year Guaranteed Gold Bonds	Can. Nat.	Fév. 1, 1931	Fév. 1, 1956	67,368,000 00	3,123,040 03
4½% 20 Year Guaranteed Gold Bonds	Can. Nat.	Sept. 1, 1931	Sept. 1, 1951	48,022,000 00	2,229,596 79
3% 16 Year Guaranteed Bonds	Can. Nat.	Déc. 15, 1934	Déc. 15, 1950	20,500,000 00	615,000 00
3% 9 Year Guaranteed Bonds	Can. Nat.	Mai 1, 1935	Mai 1, 1944	35,000,000 00	1,050,000 00
2% 7 Year Guaranteed Bonds	Can. Nat.	Fév. 15, 1936	Fév. 15, 1943	55,000,000 00	1,100,000 00
3% 17 Year Guaranteed Bonds	Can. Nat.	Fév. 15, 1936	Fév. 15, 1953	25,000,000 00	750,000 00
2½% 7 Year Guaranteed Bonds	Can. Nat.	Fév. 1, 1937	Fév. 1, 1944	15,500,000 00	348,750 00
3% 15 Year Guaranteed Bonds	Can. Nat.	Fév. 1, 1937	Fév. 1, 1952	20,000,000 00	600,000 00
3% 13 Year Guaranteed Bonds	Can. Nat.	Déc. 15, 1937	Déc. 15, 1950	30,000,000 00	900,000 00
2% 4 Year Guaranteed Bonds	Can. Nat.	Jan. 15, 1938	Jan. 15, 1942		16,666 67
2½% 7 Year Guaranteed Bonds	Can. Nat.	Jan. 15, 1939	Jan. 15, 1946	15,000,000 00	337,500 00
3% 20 year Guaranteed Bonds	Can. Nat.	Jan. 15, 1939	Jan. 15, 1959	35,000,000 00	1,050,000 00
Total des émissions garanties par l'État				\$ 741,896,436 48	\$31,397,805 96
GARANTIES PAR LA PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK:					
4% 1st Mortgage Debenture Stock	St. J. & Q.	Mai 14, 1912	Juin 1, 1962	\$ 658,918 93	\$ 39,707 25
GARANTIES PAR LA PROVINCE D'ALBERTA:					
4% 1st Mortgage Bonds	G.T.P.B.I.	Mai 1, 1912	Fév. 15, 1942		5,843 05
4½% 1st Mtge. Debtr. Stock	C.N.W.	Mars 1914	Oct. 22, 1943	349,295 67	
4½% 1st Mtge. Debtr. Bonds	C.N.W.	Mars 1914	Oct. 22, 1943	1,384,000 00	87,944 81
4½% 1st Mtge. Debtr. Stock and Bonds	C.N.W.	Fév. 1914	Fév. 16, 1942		36,900 85
GARANTIES PAR LA PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE:					
4% 1st Mortgage Debenture Stock	C.N.P.	Nov. 16, 1911	Avril 2, 1955	1,121,649 86	171,930 80
4½% Terminal Debenture Stock	C.N.P.	1913 et 1914	Avril 2, 1950	1,204,957 47	148,554 91
Total des émissions garanties par les Provinces				\$ 4,718,821 93	490,873 75
A reporter				\$ 746,615,258 41	\$31,888,679 71

M. JACKMAN: Avez-vous songé au rachat, cette année, d'obligations qui pourraient être raisonnablement appelées au remboursement? Quel est le programme général sous le rapport du financement de la compagnie?

M. VAUGHAN: Nous n'avons aucun programme autre que le rachat de nos obligations au fur et à mesure des échéances.

M. JACKMAN: Et vous en avez déjà racheté pour \$55,000,000?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: De quelle manière cela a-t-il été fait?

M. COOPER: Nous avons emprunté \$55,000,000 du gouvernement à 3½ p. 100.

M. JACKMAN: Et vous avez avec cela racheté des bons qui portaient intérêt à 2 p. 100; ne pouviez-vous pas obtenir des prêts à court terme?

M. VAUGHAN: Nous avons fait de notre mieux pour faire baisser ce taux. Le gouvernement, bien entendu, ne tenait pas à ce que nous lui fassions concurrence dans les emprunts.

M. JACKMAN: C'est probablement la première fois que votre affiliation au gouvernement a été cause qu'il vous en a coûté plus pour financer que si vous aviez été une compagnie ordinaire.

M. COOPER: Les intérêts additionnels, dans ce seul cas, sont de \$825,000.

M. JACKMAN: Oui, c'est une belle somme.

## DETTE CONSOLIDÉE—PRINCIPAL ET INTÉRÊTS—Suite

NOM DES VALEURS	Compagnies	Date d'émission	Date d'échéance	Montant en cours au 31 déc. 1942	Intérêts courus 1942
Report.....				\$ 746,615,258 41	\$31,888,679 71
EMISSION EQUIPMENT TRUST:					
4½% Série "J".....	Can. Nat.	Mai 1, 1927	Sér. 1, 5, '42	—	15,000 00
5% " " "K".....	Can. Nat.	Mai 1, 1929	Sér. 1, 5, '42	2,400,000 00	140,000 00
5% " " "G.T.W.".....	G.T.W.	Déc. 14, 1929	Sér. 14, 12, '44	559,000 00	41,431 80
5% " " "C.V.R.".....	G.T.W.	Déc. 14, 1929	Sér. 14, 12, '44	87,000 00	6,541 39
5% " " "C.V.R.".....	C.V.R.	Déc. 14, 1929	Sér. 14, 12, '44	150,000 00	11,226 67
4½% " " "L".....	Can. Nat.	Juin 1, 1930	Sér. 1, 6, '45	3,150,000 00	161,437 50
2½% " " "O".....	Can. Nat.	Août 1, 1937	Sér. 1, 8, '47	7,150,000 00	199,604 17
2½% " " "P".....	Can. Nat.	Sept. 15, 1938	Sér. 15, 9, '53	5,600,000 00	163,739 58
2½% " " "Q".....	Can. Nat.	Juil. 1, 1939	Sér. 1, 7, '49	4,550,000 00	121,875 00
2½% " " "G.T.W.".....	G.T.W.	Juin 1, 1941	Sér. 1, 6, '51	4,837,000 00	114,817 51
Total des émissions.....				\$ 28,483,000 00	\$ 975,673 62
AUTRES EMISSIONS:					
4% Canada Atlantic 1st Mtg. Bonds.....	G.T.R.	Jan. 1, 1905	Jan. 1, 1955	\$ 9,974,178 00	\$ 442,125 26
6% Northern Railway 3rd Pref. Bonds.....	G.T.R.	1868	Perpétuelles	2,433 33	727 43
4% 1st Mortgage Bonds.....	Pem. Sou.	Sept. 1, 1906	Sept. 1, 1956	150,000 00	6,000 00
4% 2nd Mtg. Bonds, Prairie "A".....	G.T.P.	Avril 1, 1905	Avril 1, 1955	3,587,652 00	189,349 39
4% 2nd Mtge. Bonds, Mountain "B".....	G.T.P.	Avril 1, 1905	Avril 1, 1955	3,177,954 00	174,030 14
4% 1st Mtge. Bonds, "Lake Superior".....	G.T.P.	Avril 1, 1905	Avril 1, 1955	2,157,840 00	123,384 54
4% Perpetual Cons. Debenture Stock.....	Can. Nor.	1903 à 1912	Perpétuelles	4,695,452 47	457,888 30
4% Perpetual Cons. Debenture Stock.....	C.N.O.	Juin 21, 1909	Perpétuelles	1,032,954 87	93,533 25
4% Perpetual Cons. Debenture Stock.....	C.N.Q.	Oct. 1906	Perpétuelles	497,986 53	51,533 30
4% 1st Mtge. Perp. Debenture Stock.....	Q. & L. St. J.	Juin 1, 1912	Perpétuelles	332,232 73	42,904 03
4% 1st Mortgage Bonds.....	G.T.W.	Nov. 30, 1900	Juil. 1, 1950	6,555,244 00	294,859 46
4½% 1st Mortgage Series "A" Bonds.....	G.T.W.	Jan. 1, 1930	Jan. 1, 1980	400,000 00	18,000 00
4% Indebtedness of S.S. & C. Co.....	C.V.R.	Août 27, 1858	Indéterminées	155,865 25	6,234 61
4% 1st Mortgage Gold Bonds.....	M. & P.L.	Oct. 1, 1900	Oct. 1, 1950	200,000 00	8,000 00
3½% 1st Mortgage Guar. Debtr. Bonds.....	H. & S.W.	Oct. 1, 1912	Sept. 30, 1942	—	116,733 75
5% Indebtedness to Province of N.B.....	Can. Nat.	Sept. 3, 1929	Diverses	1,198,022 60	59,901 13
Total de ces émissions.....				\$ 34,117,815 78	\$ 2,085,204 59
Total des dettes détenues par le public (y compris \$13,442,142.05 de valeurs au pair gardées aux fonds et comptes spéciaux), conforme au bilan.....				\$ 809,216,074 19	\$34,949,557 92

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, ni celles détenues par le Gouvernement du Dominion en garantie collatérale.

PRÊTS DU DOMINION DU CANADA

(Entrés à l'actif des Comptes Publics)

	Montant en cours au 31 déc. 1942	Intérêts courus 1942
Avances à 3½%, Lois d'amortissement et de garantie, 1939 à 1942.....	\$ 26,062,418 83	\$ 1,137,164 57
Avances à 3½%, Loi des Trans-Canada Air Lines, 1937.....	850 000 00	4,200 00
Avances à 3½%, Loi de remboursement, 1938.....	27,135,668 40	890,322 50
Avances à 2%, Loi de remboursement, 1938.....	24,689,392 53	493,787 86
Emprunts temporaires à 3½% pour fonds de roulement.....	13,906,999 71	470,947 03
Avances à 3½%, Obligations du G.T.R. (1940-1942).....	106,380,182 61	3,713,682 97
Avances à 3½%, Recouvrement des titres (1942).....	277,485,593 08	6,611,341 08
Prêts à 3% pour achat de matériel (1936) (Remboursable 1938-1950).....	4,137,384 66	128,646 81
Prêts à 3½% pour achat de matériel, 1940 (Remboursable 1941-1955).....	12,895,588 14	461,618 58
Prêts à 3½% pour achat de matériel, 1941 (Remboursable 1943-1957).....	9,313,232 92	103,979 90
Intérêts sur les prêts remboursés en 1942.....		16,943 24
	<u>\$ 502,856,460 88</u>	<u>\$14,032,634 09</u>

M. GRAY: Pourquoi ne pas amortir ces émissions à 4 p. 100, 5 p. 100 et 6 p. 100, plutôt que de payer ces haut taux d'intérêt; est-ce parce qu'elles sont réellement perpétuelles?

M. VAUGHAN: Quelques-unes ne sont pas perpétuelles.

M. COOPER: Elles ont été rapatriées en autant qu'elles étaient susceptibles de l'être.

M. DONNELLY: Ces émissions perpétuelles ont été rapatriées?

M. COOPER: Celles que vous étudiez dans le moment n'ont pas été rapatriées par suite du fait que les gens qui les détiennent ne tombent pas sous le coup de l'ordonnance de dévolution du gouvernement du Royaume-Uni.

M. GRAY: Y a-t-il possibilité d'en faire le rachat?

M. JACKMAN: Pas d'après les termes de votre contrat.

M. COOPER: Je ne vois pas comment, à moins que le gouvernement canadien ne rende une ordonnance de confiscation, ou à peu près.

M. VAUGHAN: Cela revient à dire que le gouvernement canadien respecte les droits des porteurs étrangers de ces titres.

M. GRAY: Sont-ils tous entre les mains d'étrangers?

M. VAUGHAN: Je le crois.

M. COOPER: En substance, oui; toutes les obligations sans garantie sont des obligations sterling détenues en Europe.

M. GRAY: Et la Grande-Bretagne, qu'en faites-vous?

M. COOPER: En autant qu'elles étaient détenues en Grande-Bretagne, elles ont été rapatriées.

M. DONNELLY: Ces détenteurs sont de simples particuliers?

M. COOPER: Oui.

M. GRAY: Je recommande catégoriquement que nous les annulions.

M. JACKMAN: Vous voulez dire les obligations perpétuelles?

M. GRAY: Précisément.

M. JACKMAN: Mon cher ami, le crédit de ce pays serait précipité dans l'abîme; il n'est pas possible de les annuler.

M. VAUGHAN: Ce qu'il y aurait lieu de faire, à ce sujet, est affaire de politique du gouvernement.

M. JACKMAN: Comment pourriez-vous les annuler?

M. GRAY: Sauf le respect que je dois à M. Jackman, je répète que je suis en faveur d'annuler ces émissions perpétuelles.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire les racheter?

M. GRAY: Mais oui, les racheter.

M. JACKMAN: Vous leur donneriez quelque chose en retour?

M. GRAY: Oui.

M. JACKMAN: Même cela constituerait une rupture de contrat.

Le PRÉSIDENT: Peut-être que, si on leur accordait une légère bonification, seraient-ils prêts à céder.

M. GRAY: Veuillez continuer la liste—5 p. 100, 5 p. 100, 4 p. 100.

M. JACKMAN: Il n'y avait pas, à cette époque, d'autre alternative.

M. McCULLOCH: Voici, ici, une émission à 6½ p. 100, échéant en 1946; ne pourrait-on pas en faire le rachat en payant une prime?

M. COOPER: Aux termes de l'émission, elle n'est pas sujette à remboursement.

M. VAUGHAN: Il faudrait payer une forte prime pour effectuer le remboursement de ces titres à 5 p. 100. Il est probablement plus économique d'attendre l'échéance.

M. DONNELLY: A propos de ces obligations-or, êtes-vous tenus d'en faire le remboursement en or?

M. COOPER: Non, monsieur.

M. NICHOLSON: Pour revenir à cette émission de \$28,000,000, où ces obligations sont-elles détenues?

M. COOPER: Je crois qu'elles sont détenues, en très grande partie, aux Etats-Unis.

M. JACKMAN: Je crois que l'on devrait faire remarquer que, si la compagnie désire racheter ces obligations, les détenteurs seraient peut-être disposés à s'en défaire à un taux raisonnable comparé aux offres actuelles de 3½ p. 100; c'est-à-dire s'ils étaient d'une valeur comparable aux émissions actuellement sur le marché; les obligations du gouvernement, par exemple.

M. VAUGHAN: Notre trésorerie est en relation continue avec le ministère des Finances à ce sujet; presque chaque semaine.

M. JACKMAN: Il faut se rappeler que lorsque ces obligations furent émises il n'y avait pas d'autres valeurs susceptibles de rapporter un bénéfice comparable et qu'elles furent choisies en raison des avantages qu'elles offraient. On ne peut faire de distinction entre différentes catégories d'obligations. Une personne aurait pu acheter autre chose à cette époque.

M. SHAW: En général, les titres perpétuels étaient-ils disponibles à cette époque?

M. JACKMAN: Oh! oui.

M. GRAY: Monsieur le président, je ne suis pas satisfait; que faites-vous, monsieur Vaughan, en vue de l'annulation ou du rachat?

M. VAUGHAN: Je crois que nous avons fait beaucoup, monsieur Gray. Nous essayons de racheter tout ce que nous pouvons. Durant les trois dernières années, nous en avons racheté pour \$400,000,000; et comme je l'ai dit, presque chaque semaine, notre trésorerie est en relation avec le ministère des Finances, avisant aux moyens à prendre à l'égard de tous ces titres, pour nous débarrasser aussi vite que possible de tous ces titres à haut rendement. Je ne saurais dire dans le moment où en sont les choses; mais je sais que notre service des finances est en relation continue avec le ministère des Finances à ce sujet.

M. GRAY: Alors, très bien; puisque vous êtes constamment aux aguets, je suis satisfait.

M. VAUGHAN: Nous sommes aux aguets.

Le PRÉSIDENT: Nous passons maintenant à la page 23, où il est question des immobilisations dans les filiales et des importants passifs éventuels.

## PLACEMENTS DANS LES FILIALES

Au 31 décembre 1942

	Valeur au		Propriété du Réseau National			
	pair du montant	en cours	Valeur au	Valeur		
			pair	comptable		
<i>Actions—</i>						
Atlantic and St-Lawrence Railroad Company	\$	5,480,700 00	\$	46,384 33	\$	33,172 44
The Belt Railway Company of Chicago.....		3,210,000 00		240,000 00		240,000 00
Marine Marchande du Gouvernement Cana- dien, Limitée .....		800 00		800 00		800 00
Central Vermont Transportation Company..		200,000 00		50,000 00		20,000 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		1,767,000 00
Detroit Terminal Railroad Company.....		2,000,000 00		1,000,000 00		1,000,000 00
Northern Alberta Railways Company— représentant montant versé, soit 10%..		625,000 00		312,500 00		312,500 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....		1,000 actions sans valeur		6 actions sans valeur		600 00

## PLACEMENTS DANS LES FILIALES

Au 31 décembre 1942

	Valeur au pair du montant en cours nominale	Propriété du Réseau National Valeur au pair nominale	Valeur comptable
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—repré- sant montant versé, soit 92%.....	4,600,000 00	4,600,000 00	4,600,000 00
Vancouver Hotel Company Limited.....	150,000 00	75,000 00	75,000 00
			\$ 10,440,279 97
<i>Obligations—</i>			
Atlantic and St-Lawrence Railroad Company	\$ 3,000,000 00	\$ 3,000,000 00	\$ 3,012,040 00
Northern Alberta Railways Co. 1st Mort- gage Bonds .....	26,730,000 00	13,365,000 00	13,365,000 00
The Toronto Terminals Railway Co. 1st Mortgage Bonds .....	25,610,000 00	12,805,000 00	12,805,000 00
			\$ 29,182,040 00
<i>Avances—</i>			
Chicago & Western Indiana Railroad Company.....			\$ 1,873,881 59
The Railroad Credit Corporation.....			139,406 20
Railway Express Agency, Incorporated.....			116,536 42
Northern Alberta Railways Company.....			250,000 00
Vancouver Hotel Company Limited.....			18,858 39
			\$ 2,398,782 60
			\$ 42,021,102 57

M. JACKMAN: A l'égard de ces autres actions, celles qui ne sont pas garanties—les obligations relatives aux parties des lignes que vous utilisez—vous n'avez jamais eu à en assumer la garantie ni à les garantir—les lignes qui se rapportent à ces titres; est-ce là ce que cela veut dire?

M. COOPER: Cela signifie qu'elles ne sont pas garanties par le Dominion ni par aucune province.

M. JACKMAN: Mais vous utilisez les propriétés couvertes par ces titres hypothécaires?

M. VAUGHAN: Certains d'entre eux ont autant de valeur que s'ils étaient garantis, car ils reposent sur une section importante de nos voies ferrées.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres observations à faire sur la page 23? Sinon nous allons passer à la page 24:

## COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

## CAPITAL-ACTIONS DÉTENU PAR L'ÉTAT

N° des Compa- gnies		
1	Canadian National Railway Company.....	\$ 18,000,000 00
2	Le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.....	298,842,882 17
		\$316,842,882 17

## CAPITAL-ACTIONS DÉTENU PAR LE RÉSEAU OU LE PUBLIC

Émissions des Compagnies suivantes	Détenu par la Cie N°	Capital Émis	Détenu par le public
3 The Bay of Quinté Railway Company.....	23	\$ 1,395,000 00	\$
4 The Bessemer and Barry's Bay Railway Company..	23	125,000 00	
5 *Brooksby Realty Company.....	29	2,000 00	
6 *Canada Atlantic Transit Company.....	1	219,000 00	
7 *Canada Atlantic Transit Company of U.S.....	1	219,000 00	
8 The Canadian Express Company.....	1	1,768,800 00	
9 *Canadian National Electric Railways.....	23	1,750,000 00	

## CAPITAL-ACTIONS DÉTENU PAR LE RÉSEAU OU LE PUBLIC—Fin

Émissions des Compagnies suivantes		Détenu par la Cie N°	Capital Émis	Détenu par le public
10	Canadian National Express Company.....	24	1,000,000 00	
11	Canadian National Land Settlement Association....	1	.....	
12	*Canadian National Railways (France).....	1	2,007,400 00	
13	*Canadian National Realties, Limited.....	23	40,000 00	
14	Canadian National Rolling Stock Limited.....	1	50,000 00	
15	*Canadian National Steamship Company, Limited...	49	15,000 00	
16	Canadian National Telegraph Company.....	23	500,000 00	
17	*Canadian National Transportation, Limited.....	1	500 00	
18	The Canadian Northern Alberta Railway Company..	23	3,000,000 00	
19	Canadian Northern Manitoba Railway Company....	23	250,000 00	
20	The Canadian Northern Ontario Railway Company.	23	10,000,000 00	
21	Canadian Northern Pacific Railway Company.....	23	25,000,000 00	
22	The Canadian Northern Quebec Railway Company..	23	9,550,000 00	3,849,200 00
23	The Canadian Northern Railway Company.....	1	18,000,000 00	
24	The Canadian Northern Railway Express Company, Limited .....	23	1,000,000 00	
25	Canadian Northern Steamships, Limited.....	23	2,000,000 00	
26	Canadian Northern System Terminals (Limited....	23	2,000,000 00	
27	Canadian Northern Western Railway Company.....	23	2,000,000 00	
28	Cannar Oils Limited.....	1	100 00	
29	*The Centmont Corporation.....	32	176,400 00	
30	The Central Ontario Railway.....	23	3,331,000 00	
31	Central Vermont Airways, Inc.....	29	5,000 00	
32	Central Vermont Railway, Inc.....	1	10,000,000 00	
33	Central Vermont Terminal, Inc.....	32	5,000 00	
34	*Central Vermont Transit Corporation.....	29	5,000 00	
35	*Central Vermont Warehouse, Inc.....	29	5,000 00	
36	The Champlain and St. Lawrence Railroad Company	1	50,000 00	
37	Cincinnati, Saginaw and Mackinaw Railroad Company .....	1	1,500,000 00	
38	*Consolidated Land Corporation.....	52	64,000 00	
39	*Continental Realty & Holding Company.....	13	90,000 00	
40	*The Dalhousie Navigation Company, Limited.....	23	50,000 00	
41	*Duluth and Virginia Realty Company.....	39	45,000 00	
42	Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company.	44	2,000,000 00	
43	Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company...	44	100,000 00	
44	Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company...	23	3,100,000 00	
45	*Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company.....	52	200,000 00	
46	The Grand Trunk Pacific Branch Lines Company...	49	200,000 00	
47	*The Grand Trunk Pacific Development Company, Limited .....	49	3,000,000 00	
48	*Grand Trunk Pacific Dock Company, of Seattle....	49	150,000 00	
49	The Grand Trunk Pacific Railway Company.....	1	24,940,200 00	
50	The Grand Trunk Pacific Saskatchewan Railway Company .....	49	20,000 00	
51	*Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Company, (Limited) .....	49	501,000 00	
52	{Grand Trunk Western Railroad Co. (Common) ...}	1	20,000,000 00	
	{Grand Trunk Western Railroad Co. (Preferred) ...}	1	25,000,000 00	
53	The Great North Western Telegraph Company of Canada (y compris \$331,500.00 en garde).....	16	373,625 00	6,925 00
54	The Halifax and South Western Railway Company..	23	1,000,000 00	
55	*Industrial Land Company.....	52	1,000 00	
56	International Bridge Company.....	1	1,500,000 00	
57	The Irondale, Bancroft and Ottawa Railway Company .....	23	53,500 00	500 00
58	The James Bay and Eastern Railway Company....	23	125,000 00	
A reporter .....			\$179,513,525 00	\$3,856,625 00

M. JACKMAN: A propos du Central Vermont Railway, je vois que vous détenez de ses actions ayant une valeur comptable de \$10,000,000. Quel revenu en retirez-vous? J'imagine que tous ces titres font foi de la propriété de compagnies qui font partie intégrante de tout votre réseau.

M. COOPER: Je puis vous dire ce qu'il en est. Les actions de l'Atlantic and St. Lawrence nous ont rapporté l'an dernier un dividende de 3.6 p. 100. Sur les action du Belt Railway Company of Chicago, nous avons reçu un dividende de 18 p. 100. Le but des actions détenues dans la Canadian Merchant Marine,

il va sans dire, est de nous assurer le contrôle de la compagnie. Nous avons reçu de la Central Vermont Transportation Company un dividende de 2.4 p. 100. Les actions du Chicago & Western Indiana Railroad nous ont donné un dividende de 6 p. 100. Sur les actions du Detroit & Toledo Shore Line Railroad nous avons reçu un dividende de 16 p. 100. Le Detroit Terminal Railroad nous a donné un dividende de 4 p. 100. Pour ce qui est du Northern Alberta Railway—bien que nous n'ayons touché aucun dividende—nous avons néanmoins reçu notre part du revenu de l'exploitation de la voie ferrée se chiffrant à \$687,000. L'Ontario Car Ferry Company ne nous a payé aucun dividende, mais la compagnie a fait, en 1942, un profit de \$18,888. La Public Markets Limited, Winnipeg, nous a donné un dividende de 4 p. 100. La Railway Express Agency ne nous a pas versé de dividende—le montant n'en était que de \$600. La Toronto Terminal Railway Company—nous n'avons touché aucun dividende sur ces actions, car si nous en avions touché il nous aurait fallu le payer nous-mêmes; nous en sommes à la fois propriétaires et usagers conjoints. Nous avons reçu, sur les actions de la Toledo Terminal Company, un dividende de 2.5 p. 100. Les actions de la Trans-Canada Air Lines nous ont rapporté 5 p. 100. La Vancouver Hotel Company nous a payé notre part du loyer, soit \$107,000. Quant à l'Atlantic and St. Lawrence, dont les titres sont à 6 p. 100, nous avons reçu les intérêts, mais les avons déboursés, car nous sommes locataires du chemin de fer; les titres de Northern Alberta Railways portent intérêt à 5 p. 100; ils ont rapporté les intérêts et nous les avons touchés. Les titres du Toronto Terminal Railway, qui portent intérêt à 5 p. 100, ont rapporté ces intérêts, lesquels nous ont été payés. De sorte que ce groupe de valeurs en portefeuille, au point de vue revenu en 1942, a été très satisfaisant.

M. JACKMAN: J'ai entendu dire à la Chambre, cet après-midi, que l'on s'attendait à ce que la Trans-Canada Air Lines prenne de l'expansion. Quelle procédure suivez-vous lorsqu'il s'agit d'augmenter vos placements dans la Trans-Canada Air Lines? La demande de la Trans-Canada est-elle soumise à votre conseil d'administration et prenez-vous une décision quant à souscrire ou non à de nouvelles actions?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur Jackman, c'est ce qui a lieu.

M. JACKMAN: Comme conseil d'administration, prenez-vous effectivement une décision à l'effet que vous désirez ou ne désirez pas avancer ou prêter des fonds additionnels à la Trans-Canada Air Lines? Êtes-vous leurs agents, ou vous fait-on au préalable entendre ce qui est la politique du gouvernement et devez-vous ensuite trouver l'argent, et à votre tour, si vous avez besoin de fonds, vous adressez-vous au gouvernement?

M. VAUGHAN: Non, nous avons notre libre arbitre. La Trans-Canada Air Lines présente sa demande, l'argent lui est avancé et les actions nous sont délivrées en retour.

M. JACKMAN: Déjà, à certaines époques, vous vous adressez au gouvernement fédéral pour des fonds d'exploitation et, en ce qui touche à cette politique, n'êtes-vous rien de plus qu'un instrument sans jugement indépendant quant à savoir si oui ou non vous avancerez les fonds?

M. COOPER: Le financement de la Trans-Canada est régi par un acte du Parlement, la Loi sur les lignes aériennes Trans-Canada, qui autorise l'émission de \$5 millions pourvu que les actions soient détenues par la Canadian Railway Company.

M. JACKMAN: Vous y souscrivez, à l'émission entière?

M. COOPER: Pas immédiatement; les actions ne sont émises et payées qu'à mesure que Trans-Canada en a besoin.

M. JACKMAN: Vous n'avez pas de souscription permanente?

M. COOPER: Non; je crois qu'à la fin de 1942 il y avait \$400,000 ou \$4450,000 qui n'avait pas été appelé. Nous projetons—c'est-à-dire, Trans-Canada pro-

jette—de dépenser cet argent en 1943 et dans ce but le Canadien-National souscrira cette somme, si le conseil d'administration approuve la chose. Au delà des \$5 millions, il n'y a pas d'autorité statutaire.

M. JACKMAN: Serait-il exact de dire que la raison pour laquelle la Trans-Canada a été associée au réseau du Canadien-National, ou a été placée sous son contrôle, était que Trans-Canada exploite une forme de transport?

M. VAUGHAN: Je crois que cet énoncé est exact. L'autre chemin de fer a eu l'opportunité, dans le temps, de s'associer à la Trans-Canada, mais n'a pas voulu le faire.

M. JACKMAN: L'offre était-elle de participer dans la propriété sur un pied d'égalité avec le Canadien-National?

M. VAUGHAN: Je crois que oui, bien que je n'aie pas d'information positive sur ce point.

M. JACKMAN: C'était en dix neuf cent trente et quoi?

M. VAUGHAN: En 1937, je crois.

M. JACKMAN: Dans le cas où la T.C.A. prendrait de l'expansion et s'établirait en Europe—vous, des chemins de fer Nationaux du Canada, n'avez jamais eu de bateaux faisant le service de l'Atlantique, sauf les bateaux "Lady" et autres dans le service des Antilles.

M. VAUGHAN: Nous avons des navires qui sillonnent l'Atlantique depuis le début de la guerre; de fait, nous avons fait cinq voyages en Extrême Orient, l'an dernier.

M. JACKMAN: Je parle de groupes commerciaux réguliers de lignes maritimes pour l'Angleterre ou la France, alors vous n'êtes pas organisés pour le service aérien sous le rapport des services de bureau. Vous n'avez pas d'agences de billets outre-mer comme votre concurrent.

M. VAUGHAN: Nous avons des bureaux convenables en Angleterre, à Londres, à Southampton, à Glasgow, à Cardiff, à Manchester, et à plusieurs autres endroits.

M. JACKMAN: Où l'on vend des billets de chemin de fer?

M. VAUGHAN: Où l'on vend des billets de chemin de fer et où l'on rassemble les marchandises pour le chemin de fer. Nous avons de beaux bureaux à tous ces endroits.

M. JACKMAN: Que fréquente le public et non pas seulement les commerçants.

M. VAUGHAN: Oui, le même genre de bureaux que nos concurrents et ces bureaux font le même genre d'affaires.

M. JACKMAN: Où est situé votre bureau, à Londres?

M. VAUGHAN: Rue Cockspur, un très beau bureau.

M. DONNELLY: Je désire me reporter aux débentures de première hypothèque de la Toronto Terminals Railway Company. Est-ce que la somme de \$25,610,000 est le coût total de la Toronto Terminals?

M. VAUGHAN: Je ne le crois pas, mais M. Cooper peut répondre à cette question.

M. COOPER: C'est environ la moitié, le Pacifique-Canadien a un placement identique au nôtre.

M. EMMERSON: Alors le coût total est approximativement de \$50 millions?

M. COOPER: Oui, c'est cela.

Le PRÉSIDENT: Page 24.

M. JACKMAN: Puis-je poser une autre question au sujet des bureaux que vous avez en Grande-Bretagne et en Europe? Le but de ces bureaux est-il d'obtenir des marchandises ou s'y occupe-t-on aussi du trafic voyageur?

M. VAUGHAN: Nous vendons des billets pour les diverses lignes maritimes. Nous avons des ententes avec presque toutes les lignes maritimes. On y vend des billets pour les lignes maritimes et pour les compagnies ferroviaires. Par exemple, notre bureau peut vendre un billet de Manchester ou Londres à Vancouver, ou encore, de Londres à l'Orient, via Vancouver.

M. COOPER: Je désirerais apporter une correction à ma réponse au sujet de la Toronto Terminals. Le coût de la Toronto Terminals Railway Company est d'environ \$25 millions et non de \$50 millions.

M. JACKMAN: Le chiffre d'affaires provenant du trafic voyageur seul ne justifierait pas le maintien de ces bureaux, si ce n'était que pour le volume considérable du service des marchandises.

M. VAUGHAN: Le volume des marchandises est important. Ces bureaux font leurs frais.

M. JACKMAN: Le service des marchandises ne représente-t-il pas 95 pour cent du chiffre d'affaires?

M. VAUGHAN: Je ne saurais vous dire au premier abord, quel est le pourcentage de chacun de ces services. Je crois que celui des marchandises est plus élevé.

M. JACKMAN: Je ne crois pas faire erreur en disant 95 pour cent.

M. HANSON (*Skeena*): Le point important est que ce service fait ses frais.

M. JACKMAN: Cela répond naturellement de votre imagination.

Le PRÉSIDENT: Page 23.

#### IMPORTANTES PASSIFS ÉVENTUELS

##### *Lignes Aériennes Trans-Canada*

La Canadian National Railway Company possède \$5,000,000 du capital-actions des lignes aériennes sur lequel il a été fait jusqu'au 31 décembre 1942 un appel de \$4,600,000.

La Canadian National Railway Company possède \$3,125,000 du capital-actions sur lequel il a été fait en tout, jusqu'à ce jour, un appel de fonds de 10 p. 100.

Par acte d'achat en date du 6 février 1929, la *Canadian National Railway Company* s'est engagée pour la moitié du prix d'achat de la propriété. Cet engagement a été plus tard assumé par la *Northern Alberta Railways Company* qui est devenue titulaire. La *Canadian National Railway Company*, au 31 décembre 1942, était responsable de \$1,210,000. Elle passe couramment à son compte de revenu la moitié du déficit ou du surplus annuel de la *Northern Alberta Railways Company*.

##### *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 \$3,000,000 *First Mortgage 4 p. 100—50 Year Gold Bonds*, échéance 1953.

##### *The Toledo Terminal Railroad Company*

Assumé par la *Grand Trunk Western Railway Company* quant à \$5,800,000 *First Mortgage 4½ p. 100—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 p. 100.

##### *Chicago & Western Indiana Railroad Company*

Assumé par la *Grand Trunk Western Railroad Company* en vertu de bail conjoint supplémentaire en date du 1er juillet 1902, entre la *Grand Trunk Western Railway Company* et quatre autres compagnies copropriétaires. 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 leurs montants en circulation au 31 décembre 1942 s'élevaient à:

Emission pour propriété "en commun".....	\$39,973,019 39
Emission pour propriété "exclusive".....	252,535 36

Assumé par la *Grand Trunk Western Railroad Company* en vertu de bail conjoint supplémentaire en date du 1er mars 1936, entre la *Grand Trunk Western Railroad Company* et autres compagnies copropriétaires. 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 colocataires tient ses engagements. Les obligations consistent en *First and Refunding Mortgage 4½ Series "D" Sinking Fund Bonds*.

*Plan de pensions C.N.R.*

Il n'y a pas de réserves pour les pensions courantes ni pour celles conditionnellement prévues par le plan contractuel de 1935 et les plans antérieurs sans engagement contractuel. Les versements pour compte de pensions effectués par le chemin de fer sont débités au fur et à mesure aux frais d'exploitation.

Le nombre de pensions en vigueur d'après le plan contractuel de 1935 est de 4,905, et la moyenne de la pension annuelle est de \$489, soit un total de \$2,396,755 par an, représentant un capital d'environ \$20,000,000. La portion de cette somme qui a été contribué par les retraités eux-mêmes est portée dans les comptes comme passif éventuel ayant pour contre-partie des placements de fonds effectués séparément.

M. JACKMAN: Puis-je poser une question basée sur le paragraphe suivant, page 23:

Il n'y a pas de réserves pour les pensions courantes ni pour celles conditionnellement prévues par le plan contractuel de 1935 et les plans antérieurs sans engagement contractuel. Les versements pour compte de pensions effectués par le chemin de fer sont débités au fur et à mesure aux frais d'exploitation.

La pensée m'est venue lorsque j'ai lu ceci qu'étant donné que la population du Canada a un plus fort pourcentage dans la catégorie des personnes plus âgées parce qu'il y a eu une période de développement et où les immigrants arrivaient en grand nombre, notre niveau de moyenne d'âge fut pendant un certain temps peu élevé tandis qu'aujourd'hui il est beaucoup plus haut; alors je me suis demandé si le chemin de fer a le même problème. Alors que vous commencez à progresser vous avez pris à votre service des jeunes gens âgés de vingt et vingt-cinq ans qui avaient une longue carrière devant eux. Maintenant que la compagnie est bien établie, vous avez une plus grande proportion d'hommes d'un âge plus avancé que vous n'en aviez il y a vingt-cinq ans. Vingt-cinq ans devraient être une juste limite? Par conséquent, votre compte des pensions doit être plus lourd chaque année?

M. VAUGHAN: Nous avons calculé que nous atteindrions notre point maximum dans quelques années d'ici.

M. JACKMAN: Des actuaires ont calculé la limite d'âge de vos employés et ont établi l'âge de chacun?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Par conséquent, vous savez ce que votre compte de pensions sera et vous vous attendez à ce qu'il soit plus élevé pour quelques années?

M. VAUGHAN: Il sera plus élevé. Voici un exemple de sa progression ascendante: en 1941, il se chiffrait à \$4,901,000 et en 1942, à \$5,021,039, soit \$120,000 environ de plus en 1942 qu'en 1941.

M. JACKMAN: C'est un montant débité aux frais d'exploitation?

M. VAUGHAN: Oui, et il augmente graduellement. En 1938, il était de \$4,400,000, en 1939, de \$4,600,000. J'ai les chiffres sur mon pupitre. Je ne me rappelle pas ce qu'ils étaient.

M. JACKMAN: D'ici quelques années, vous vous attendez à ce qu'ils diminuent?

M. VAUGHAN: Oui. J'ai examiné cette question il n'y a pas très longtemps pour me renseigner moi-même afin de savoir ce que nous aurions à verser en pensions au cours des prochaines années.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il quelque chose à discuter sur la page 25, "Compagnies constituant le réseau national du Canada", sinon, nous allons continuer.

(Adopté.)

Le PRÉSIDENT: Passons à la page 26, inventaire du matériel, aucune discussion?

M. NICHOLSON: Relativement aux wagons de 1ère classe, je vois que vous en avez ajouté 99. Où vous les êtes-vous procurés?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que nous puissions nous attendre à avoir plus de matériel pour voyageurs. On nous a dit que nous ne pouvions pas avoir plus de matériel pour voyageurs durant la guerre.

M. NICHOLSON: Où vous êtes-vous procuré ces 99 wagons?

M. VAUGHAN: Nous avons eu la bonne fortune de pouvoir acheter un grand nombre de wagons d'acier usagés de la Pullman Company. Ces wagons ont été achetés à un très bas prix et remodelés en conséquence.

(Adopté)

Le PRÉSIDENT: Page 27, "Statistiques de l'exploitation des voies ferrées, Service du Transport. Rien à discuter?

(Adopté)

Le PRÉSIDENT: Page 28, "Statistiques de l'exploitation des voies ferrées"; "Le personnel et sa rémunération";

"Répartition du dollar".

(Adopté)

Le PRÉSIDENT: Page 29. Y a-t-il quelque chose à discuter? "Longueur des lignes exploitées".

M. NICHOLSON: Avez-vous des détails indiquant quelles régions ont été les plus profitables?

M. VAUGHAN: La région centrale est, sans contredit, la plus profitable, la région ouest vient après. La région centrale dessert un territoire excessivement industriel. Il est très difficile de répartir les recettes et les dépenses entre les régions parce qu'elles sont reportées d'une région à l'autre et une grande partie du trafic est un trafic continu.

M. NICHOLSON: Quelles sont les lignes qui ont le moins produit?

M. VAUGHAN: Comme je l'ai dit précédemment, nous avons un certain nombre de lignes dans les provinces maritimes qui rapportent peu; celle de St. John Valley et celle de Gaspé, par exemple. De fait, dans chaque province, nous avons des lignes qui rapportent peu. Dans la région centrale, il y a un vaste territoire dans le nord du Québec et le nord de l'Ontario où il y a très peu de trafic. Dans l'ouest, nous avons un certain nombre de lignes peu profitables; pour quelques-unes cependant, il y a amélioration. Par exemple de Redpath Junction à Prince-Rupert, quelque 700 milles. Avant la guerre, nous avons perdu une somme d'argent considérable dans l'exploitation de cette ligne, tout en ne donnant qu'un service réduit. Cela va mieux maintenant. Beaucoup de matériel passe sur cette ligne en route vers l'Alaska, via Prince-Rupert, mais lorsque le trafic disparaîtra, ce ne sera plus une ligne profitable. Avant la guerre, notre service de colonisation a établi de bons colons dans cette région. Colons hollandais, colons suisses et ils ont très bien réussi.

Le PRÉSIDENT: Page 29. Est-ce adopté?

(Adopté)

Le PRÉSIDENT: Qui proposera l'adoption du rapport?

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

M. McCULLOCH: J'appuie la résolution.

M. JACKMAN: Avant l'adoption, avez-vous un service de recherches et de développement ainsi qu'un service d'enquêtes fonctionnant d'une manière semblable?

M. VAUGHAN: Non, ce sont des services différents. Notre service des recherches et du développement est ce que son nom indique. Quant à notre service d'enquête, c'est, je pourrais dire, notre service de police.

M. JACKMAN: Le service des recherches s'occupe de l'établissement des industries?

M. VAUGHAN: Oui, c'est une division de ce service. Le service industriel est une division du service des recherches et du développement.

M. JACKMAN: Ce service publie-t-il un périodique? Votre concurrent en publiait un. Je ne sais s'il le fait encore. Un magazine de dix à quinze pages paraissait de temps à autre, mais il y a une vingtaine d'années de cela. Je ne sais s'il le publie encore. Publiez-vous quelque chose de semblable pour les industriels?

M. VAUGHAN: Non, monsieur. Nous ne publions rien de ce genre. Je ne crois pas que de nos jours, une compagnie fournisse à l'autre plus de renseignements qu'il ne faut.

Le PRÉSIDENT: Avec l'approbation du Comité, nous allons procéder à l'étude du budget des chemins de fer Nationaux pour l'année 1943 et je vais demander à M. Vaughan de nous le lire.

M. VAUGHAN: Budget d'exploitation, surplus de caisse: prévisions budgétaires de 1942, \$5,000,000; 1942, montant requis, \$25,063,268; prévisions budgétaires de 1943: \$25,000,000.

M. JACKMAN: Ceci est dû à ce que vous ne pouvez pas dépenser l'argent, que vous ne pouvez pas vous procurer le matériel?

M. VAUGHAN: C'est la principale raison pour laquelle l'argent n'a pas été dépensé.

## CHEMINS DE FER NATIONAUX

## SOMMAIRE DES BESOINS FINANCIERS

pour l'année 1942 par comparaison avec les montants budgétés et le budget proposé pour l'année 1943

	Page	1942 Budget	1942 Requis	1943 Budget
<i>Budget d'exploitation—</i>				
Surplus de caisse.....	2	\$5,000,000	25,063,268	25,000,000
<i>Immobilisations—</i>				
Acquisition de titres.....	3	3,403,000	3,258,546	1,294,300
Rachat d'obligations échues y compris versements au fonds d'amortissement et paiements de matériel..	4	9,795,000	9,490,775	9,552,000
Moins—réserves pour dépréciation et amortissement de l'escompte de la dette.....		8,200,000	14,025,600	17,000,000
		\$22,360,000	5,754,914	6,046,300
Nouveau matériel—Prêt location avec gouvernement fédéral.....	5	47,418,000	9,313,233	43,916,394
“    “    —Grand Trunk Western 1941.....			4,764,639	
Immobilisations totales.....		\$69,778,000	19,832,786	49,962,694
<i>Autorisation statutaire—</i>				
Lignes aériennes Trans-Canada.....		\$1,250,000	850,000	400,000

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ÉTAT COMPARATIF DES RECETTES NETTES POUR LES ANNÉES 1942-1943

	1942 Budget	1942 Requis	1943 Budget
<i>Recettes nettes—</i>			
Recettes d'exploitation, sauf contribution de 20 p. 100 d'après la loi des T.M.M.....	\$348,090,000	\$371,028,587	\$395,025,000
Contribution du Gouvernement d'après la loi des T.M.M. (20 p. 100).....	3,510,000	4,034,861	4,500,000
Part du Gouvernement au compte d'exploitation du bac transbordeur et des termini de l'Île du Prince-Edouard.....	400,000	501,095	475,000
Total des recettes d'exploitation du chemin de fer.....	\$352,000,000	\$375,654,543	\$400,000,000
Frais d'exploitation du chemin de fer.....	281,000,000	288,998,675	311,500,000
Recettes nettes d'exploitation du chemin de fer.....	71,000,000	86,655,868	88,500,000
Coefficient d'exploitation.....	79·83 p. 100	76·93 p. 100	77·88 p. 100
Autres états de revenus et comptes de profits et pertes.....	\$14,108,000	\$12,610,407	\$12,932,000
Net disponible pour les intérêts.....	\$56,892,000	\$74,045,461	\$75,568,000
<i>Service des intérêts—</i>			
Intérêts dus au public sur dette à long terme.....	\$43,855,000	\$34,949,558	\$31,268,000
Intérêt sur les prêts du gouvernement fédéral pour immobilisation et remboursements.....	8,037,000	14,032,635	19,300,000
Total service des intérêts.....	\$51,892,000	\$48,982,193	\$50,568,000
Surplus de caisse.....	\$5,000,000	\$25,063,268	\$25,000,000

N.B.—Le budget de 1943 comprend \$1,674,500 pour contribution au déficit de l'I.C.R. et au fonds de prévoyance de l'I.P.-E. et \$100,000 pour contribution au fonds de pension et de prévoyance du Grand Trunk Railway of Canada.

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ÉTAT COMPARATIF DES IMMOBILISATIONS POUR LES ANNÉES 1942-1943

	1942 Budget	1942 Requis	1943 Budget
<i>Additions et améliorations—</i>			
Région de l'Atlantique.....	\$1,605,887	\$1,048,228	\$1,369,263
Région centrale.....	4,716,179	173,388	5,050,567
Région de l'Ouest.....	2,509,062	1,262,756	2,548,526
Grand Trunk Western Railroad Company.....	812,924	Cr. 553,404	363,279
Central Vermont Railway, Inc.....	110,867	Cr. 8,050	124,909
Hôtelleries.....	83,652	Cr. 63,943	.....
Construction de termini de Montréal.....	1,900,000	1,823,248	363,568
Bac transbordeur et termini de l'Île du Prince-Edouard.....	160,500	110,174	35,700
Compagnies subsidiaires.....	75,410	Cr. 1,312,175	146,814
Compte général, y compris additions et améliorations au matériel.....	4,235,519	946,270	2,715,268
	\$16,210,000	\$3,426,492	\$12,717,894
Achats de matériel.....	3,208,000	4,584,441	425,968
Retraits de matériel.....	Cr. 2,056,000	Cr. 979,740	Cr. 943,862
Total des additions et améliorations moins rachats..	\$17,362,000	\$7,031,193	\$12,200,000
<i>Rachats d'obligations—</i>			
<i>Toronto Terminals Railway—</i>			
En commun avec le chemin de fer du Pacifique Canadien—Additions et améliorations générales.			
Part du C.N. 50 p. 100.....	\$100,000	.....	\$100,000
<i>Northern Alberta Railways—</i>			
En commun avec le chemin de fer du Pacifique Canadien. Additions et améliorations générales.			
Part du C.N. 50 p. 100.....	200,000	.....	1,050,000
Amortissement de la dette, part du C.N. 50 p. 100..	3,215,000	3,215,000	.....
<i>Chicago and Western Indiana Railroad—</i>			
Avances suivant l'accord du 1er mars 1936.....	138,000	139,542	144,300
<i>Detroit and Toledo Shore Line Railroad—</i>			
Réduction comptable du capital-actions par versement de dividendes spéciaux.....	Cr. 250,000	Cr. 120,000	.....
<i>Atlantic and St. Lawrence Railroad—</i>			
Achat de capital-actions.....	\$3,403,000	\$3,258,564	\$1,294,300

## CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ÉTAT COMPARATIF D'OBLIGATIONS ÉCHUES, FONDS D'AMORTISSEMENT ET PRINCIPAUX PAIEMENTS POUR MATÉRIEL POUR LES ANNÉES 1942-1943

	1942 Budget	1942 Requis	1943 Budget
	\$	\$	\$
<i>Rachats d'obligations échues—</i>			
7% Wellington, Grey & Bruce Rly.—Obligations.....	13,627	5,840	.....
Dette envers l'Etat du Michigan concernant l'avenue Wider Woodward, Detroit.....	430,000	429,414	430,000
	443,627	435,254	430,000
<i>Versements au fond d'amortissement—</i>			
2% Canadian National Rys. Guar. Deb. Stock (1927).....	1,068,210	712,100	397,792
4% St. John & Quebec Rly. 1st Mtge. Deb. Stock.....	27,280	27,280	6,735
	1,035,490	739,380	404,527
<i>Paiements principaux sur la matériel—</i>			
4½% Can. National Rly. Equip. Trust Series "J".....	1,000,000	1,000,000	.....
5% Can. National Rly. Equip. Trust Series "K".....	1,200,000	1,200,000	1,200,000
4½% Can. National Rly. Equip. Trust Series "L".....	1,050,000	1,050,000	1,050,000
2½% Can. National Rly. Equip. Trust Series "O".....	1,430,000	1,430,000	1,430,000
2½% Can. National Rly. Equip. Trust Series "P".....	500,000	500,000	500,000
2½% Can. National Rly. Equip. Trust Series "Q".....	650,000	650,000	650,000
3% Purchase of Rly. Equip. 1936 (Dom. Gov't).....	517,173	517,173	517,173
3½% Purchase of Rly. Equip. 1940 (Dom. Gov't).....	991,968	991,968	991,968
3½% Purchase of Rly. Equip. 1941 (Dom. Gov't).....			1,401,141
5% Cent. Vermont Rly. Inc., Equip. 1941 (Dom. Gov't).....			1,401,141
5% Cent. Vermont Rly. Inc., Equip. Trust 1929.....	124,000	124,000	124,000
5% Grand Trunk Western R.R. Equip. Trust 1929.....	283,000	283,000	283,000
2½% Grand Trunk Western R.R. Equip. Trust 1941.....	570,000	570,000	570,000
	8,316,141	8,316,141	8,717,282
	9,795,000	9,490,775	9,552,000

N.B.—Aucune prévision n'a été faite dans le budget de 1943, pour les paiements semi-annuels de \$250,000 au fonds d'amortissement, le 1er juillet 1943 et le 1er janvier 1944, pour les obligations 6½ p. 100 avec fonds d'amortissement de la Canadian Northern Railway Company, vu que de l'avis de l'Administration, ces sommes ne seront pas requises.

## CHEMINS DE FER NATIONAUX

NOUVEAU MATÉRIEL ACHETÉ EN VERTU DU PLAN PRÊT-LOCATION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

	1942 Budget	1942 Requis	1943 Budget
	\$	\$	\$
<i>Programme de 1941</i> —Arrêté en conseil C.P. 3433 14 mai 1941..	22,250,000	9,313,233	11,703,894
<i>Programme de 1943</i> —Arrêté en conseil C.P. 2849 10 avril 1942.	25,168,000	-	-
<i>Programme projeté de 1943</i> —(comprenant le programme de 1942).....	-	-	32,212,500
Total des achats de matériel en vertu du plan prêt-location.....	47,418,000	9,313,233	43,916,394

DÉTAILS DE CE QUI PRÉCÈDE POUR 1942 ET 1943

	UNITÉS			
	1942	1943		
<i>Programme de 1942</i> —				
Locomotives du type Northern.....	30	5		
Fourgons—40 tonnes.....		1,950		
Fourgons à bagages—40 tonnes.....		50		
Plate-formes roulantes—70 tonnes.....	463	237		
Wagons plate-forme—50 tonnes.....	300			
Wagons-trémies—70 tonnes.....	250			
Wagons de 1ère classe.....	25			
Wagons à bagages—messageries.....	15			
	1,083	2,242	9,313,233	11,703,894
<i>Programme de 1943</i> —				
Locomotives du type Northern.....		30		
Wagons frigorifiques.....		300		
Wagons-trémies de 70 tonnes avec triple ouverture inférieure à charnière.....		750		
Wagons plate-formes—50 tonnes.....		200		
Fourgons—40 tonnes.....	4,000			
	5,280			32,212,500

## CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS LIMITED

ÉTAT COMPARATIF DES RECETTES NETTES POUR LES ANNÉES 1942 ET 1943

	1942 Budget	1942 Requis	1943 Budget
	\$	\$	\$
<i>Recettes nettes estimatives de l'exploitation</i> —			
Recettes d'exploitation.....	7,515,000	5,407,976	3,317,000
Subsides à recevoir des colonies des Antilles en conformité de l'accord avec le Gouvernement du Dominion.....	150,000	192,520	100,000
Recettes totales.....	7,665,000	5,600,496	3,417,000
Dépenses d'exploitation.....	6,385,000	4,220,219	2,320,000
Recettes nettes d'exploitation.....	1,280,000	1,380,277	1,097,000
Service des intérêts sur les obligations 5 p. 100—25 ans émises en 1939; principal \$9,400,000.....	470,000	470,000	470,000
Prime de change sur l'intérêt des obligations.....	52,000	51,700	52,000
Amortissement de l'escompte sur les obligations.....		77,362	
Revenu net applicable aux intérêts sur prêts du Gouvernement.	780,000	781,215	575,000

M. JACKMAN: Il n'y a qu'un compte là, au milieu de la première page, la somme disponible provenant des réserves pour dépréciation et de l'amortissement de l'escompte sur la dette. Vous attendez de cette source \$17,000,000 en espèces, à même le revenu de vos opérations, pour vous permettre de voir à vos besoins de fonds de roulement. L'écart est considérable par rapport à l'an dernier; un écart de \$3,000,000. Vous basez cela sur une augmentation dans le volume d'affaires?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: N'est-il pas étrange que vous vous attendiez à ce qu'une augmentation dans le volume d'affaires donne lieu à une dépréciation additionnelle de \$3,000,000 sans que le surplus de l'année ne soit plus grand que celui de l'année dernière?

M. COOPER: Il y a deux raisons. L'une est l'augmentation dans les affaires. Nous projetons d'affecter davantage à la dépréciation. Nous portons au budget de 1943 des recettes brutes de \$400,000,000, comparativement à \$375,000,000 en 1942. En conséquence, nous projetons de mettre de côté une somme additionnelle pour dépréciation en 1943.

M. JACKMAN: Vous ne vous attendez pas à ce qu'un profit net résulte de ces \$25,000,000? Vous n'en tenez pas compte dans votre excédent budgétaire, n'est-ce pas; cet excédent budgétaire doit-il être pris au sérieux?

M. COOPER: Laissez-moi m'exprimer comme suit: nous avons fait \$25,000,000, l'an dernier; ce que 1943 nous apportera n'est décidément que conjecture.

M. DONNELLY: \$125,000,000.

M. COOPER: Je crois que nous nous efforçons d'être prudents. Nous avons cru bon de porter au budget un excédent d'à peu près le même montant, soit \$25,000,000, mais il est possible qu'il soit plus élevé. Vous remarquerez qu'en 1942 nous l'avons estimé à \$5,000,000, alors qu'il est de \$25,000,000. Cette année nous l'estimons à \$25,000,000 et il est possible qu'il s'élève à plus.

M. JACKMAN: Il serait impossible de continuer en affaires, dans certaines branches de l'industrie, si l'on ne pouvait prévoir avec plus de perspicacité. M'est avis que vous ne vous forcez pas.

M. COOPER: Si vous pouvez nous dire ce que le revenu, brut ou net, des chemins de fer Nationaux du Canada sera en 1943, je crois que vous devriez occuper ma position.

M. VAUGHAN: Nous nous efforçons d'être plutôt prudents.

M. JACKMAN: C'est ce que je pense, monsieur le président.

M. VAUGHAN: Comme vous avez pu le remarquer, nos dépenses, en raison de l'indemnité de vie chère et du coût du matériel, augmentent continuellement et il est très difficile de prévoir dans quelle proportion nos dépenses augmenteront; néanmoins, si nous avons le revenu de \$400,000,000 porté au budget, nous croyons arriver à un revenu net de \$25,000,000. Si notre revenu est de plus de \$400,000,000, nous croyons que notre revenu net dépassera \$25,000,000.

M. GRAY: Je n'aime pas ce mot "prudent".

Le PRÉSIDENT: Les résultats sous forme de revenu net.

M. VAUGHAN: Les états suivants ne font qu'appuyer le premier état. Si c'est votre désir que nous les repassions, nous nous ferons un plaisir de le faire.

M. JACKMAN: Qu'allons-nous demander au Parlement? En nous fondant sur ce premier état, qu'allons-nous recommander au Parlement?

M. VAUGHAN: En réalité, nous lui demandons \$6,046,300.

M. JACKMAN: Pour subvenir à vos immobilisations durant l'année.

M. VAUGHAN: Nous aurons recours à deux méthodes différentes. Le \$6,000,000 sera obtenu au moyen du bill de financement du Canadien-National et le \$43,000,000, au moyen de la Loi sur les mesures de guerre.

Le PRÉSIDENT: A la page suivante, Additions et améliorations.

M. JACKMAN: C'est là la partie la plus importante de tout le rapport. Je crois que nous devrions nous y attarder quelques minutes. Vous demandez au Parlement \$6,000,000 pour subvenir à vos immobilisations?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Et pour cela, vous effectuerez le retrait, par rachat, de \$1,294,000 de titres et vous effectuerez aussi le retrait d'obligations à l'échéance et verserez \$9,500,000 au fonds d'amortissement. Vous réduisez ainsi votre dette de plus de \$11,000,000, n'est-ce pas? Les deux montants sont de \$1,294,000 et de \$9,552,000.

M. COOPER: Cette somme de \$9,552,000 est purement et simplement un emprunt de remboursement. Nous effectuons le retrait d'un tel montant détenu par le public et augmentons notre dette au gouvernement.

M. JACKMAN: Il ne s'agit pas nécessairement de retrait net.

M. COOPER: La dette reste la même.

M. JACKMAN: Puis, vous demandez \$6,000,000 additionnel pour immobilisation?

M. COOPER: Du capital nouveau, oui.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout pour cette page?

M. JACKMAN: Bien que ces chiffres nous aient été lus, je crois réellement, monsieur le président, que vous devriez nous dire exactement ce qui est arrivé. La compagnie aura besoin pour son budget de ces sommes de \$12,000,000, \$1,000,000, \$9,000,000, \$17,000,000. Cet argent sera dépensé, n'est-ce pas?

M. COOPER: Pas entièrement.

M. JACKMAN: Les \$17,000,000 ne le seront pas.

M. COOPER: Nous dépenserons \$12,200,000 et \$1,200,000. Nous aurons \$17,000,000 de disponibles (que nous débitons à frais d'exploitation), donnant une diminution nette de la dette, pour l'année, de \$3,000,000. Nous effectuerons aussi des emprunts de remboursement pour \$9,500,000, ce qui laissera à \$6,000,000 nos besoins de fonds d'exploitation.

M. JACKMAN: Après avoir absorbé le surplus en caisse de \$25,000,000?

M. COOPER: Non, indépendamment de cela. En nous basant sur le budget et en faisant abstraction, pour le moment, du nouveau matériel, notre dette fondée sera réduite de \$28,000,000, ou à peu près. Avec votre permission, j'aimerais m'étendre un peu sur cette question, car il m'a toujours semblé qu'il existait dans l'esprit des membres du Comité un certain malentendu au sujet de l'augmentation de la dette fondée des chemins de fer Nationaux du Canada. Vous constatez qu'année après année des sommes considérables sont portées au budget pour immobilisations. Il est dit à la page 8 que nous avons dépensé \$21,000,000 en immobilisations. Vous y voyez que nous avons racheté \$32,000,000 d'obligations à l'échéance, que nous avons effectué un retrait d'obligations garanties par le matériel se chiffrant à \$9,490,000, et que nous avons rapatrié des titres d'une valeur au pair de \$289,000,000. C'est là la ligne de conduite suivie année après année. Soupçonnant qu'il y avait malentendu dans l'esprit des membres du Comité quant à l'augmentation globale de la dette fondée du réseau des chemins de fer Nationaux, j'ai fait un relevé des chiffres pour une période de dix ans et je crois que les membres du Comité seront surpris d'apprendre que l'augmentation de la dette fondée des chemins de fer Nationaux, pour une période de dix ans, se chiffre à \$24,000,000. C'est-à-dire que notre dette fondée durant cette période s'est accrue de \$2,500,000 par année et que, en raison de la conversion de dettes à des taux d'intérêt moins élevés, nous sommes parvenus à réduire nos frais généraux. Au cours de cette période de dix

ans, non seulement avons-nous servi l'intérêt sur un capital additionnel de \$24,000,000, mais nous avons encore réduit nos frais généraux par une somme annuelle de \$8,000,000. De sorte que dans l'ensemble, au cours d'une période de dix ans, en faisant le sommaire des immobilisations, des rachats d'obligations, des sommes disponibles en caisse et en réserve, et d'autres du même genre, nous constatons une augmentation de dette de \$24,000,000, soit, comme je l'ai dit, en moyenne moins de \$2,500,000 par année; et par-dessus le marché nous avons réduit nos frais généraux de \$8,000,000 par année. Nous avons effectué des émissions publiques de \$325,000,000. Nous avons emprunté \$479,000,000 du Dominion. Nous avons racheté des titres aux mains du public pour \$780,000,000. Mais le résultat net, à la fin de cette période, est \$24,000,000. Au cours de cette période de dix ans nous avons dépensé \$114,000,000 en immobilisations.

M. JACKMAN: Oui, cela sonne très bien. Néanmoins, je ne comprends pas ce budget et je ne crois pas que les membres du Comité le comprennent. En premier lieu, combien d'argent voulez-vous dépenser cette année? Nommez les articles. Je pointerai ceux des dépenses au crayon bleu et les autres au crayon rouge.

M. COOPER: Indépendamment du nouveau matériel, les dépenses budgétaires se chiffrent à \$6,000,000 et un projet de loi sera soumis au Parlement pour ces dépenses. Si nous atteignons notre objectif, l'exploitation nous rapportera \$25,000,000 que nous emploierons à réduire notre dette fondée. Nous ne les mélangeons pas. Nous tâchons de tenir les comptes d'exploitation séparés de ceux des immobilisations. De toute façon, il nous faut l'autorisation de dépenser la somme de \$12,200,000 et celle de \$1,294,000.

M. JACKMAN: Vous ne pouvez vous servir de cet excédent en caisse comme un créditif automatiquement renouvelable. Il vous faut le remettre au gouvernement à la fin de l'année, puis il vous faut vous adresser au gouvernement pour tout capital dont vous pouvez avoir besoin. Voilà pourquoi la vôtre diffère d'une entreprise commerciale.

M. COOPER: Oui, c'est là la raison.

M. JACKMAN: Voyons si je vous comprends bien. Puisque vous ne pouvez le faire, je vais vous dire ce qu'il en est et vous pourrez me corriger si je fais erreur. Vous vous proposez de dépenser \$12,200,000 pour additions et améliorations?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Et vous désirez faire l'acquisition de titres valant \$1,294,300?

M. COOPER: C'est exact.

M. JACKMAN: Vous avez un article, retrait d'obligations à l'échéance; vous voulez racheter d'autres obligations et continuer à faire vos versements au fonds d'amortissement?

M. COOPER: Précisément.

M. JACKMAN: Cela fait \$9,552,000. Ce sont là les articles de dépense. Avant de nous enquérir de la provenance de l'argent, dites-nous s'il y a d'autres dépenses que vous désirez faire.

M. COOPER: Non, si ce n'est pour ce nouveau matériel, dont nous traiterons plus tard.

M. JACKMAN: Bien. Ce sont là les trois comptes. La situation est donc comme suit: vous voulez dépenser \$13,000,000 et \$9,000,000, soit environ \$23,000,000.

M. COOPER: Nous projetons de dépenser \$23,046,000.

M. JACKMAN: Vous recevrez \$17,000,000, revenus de l'exploitation que vous débiterez à dépréciation et vous emploierez cet argent à payer les \$23,000,000, ce qui laissera \$6,000,000 nets que vous devrez obtenir d'ailleurs?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Où obtiendrez-vous cela? L'obtiendrez-vous du gouvernement au moyen du projet de loi?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Quel est le titre de ce projet de loi?

M. COOPER: Le projet de Loi de financement du Canadien-National pour 1943-44.

M. JACKMAN: Les autres comptes, nouveau matériel, contrat d'achat-location avec le gouvernement fédéral, \$43,916,000, seront prévus par une autre loi, n'est-ce pas?

M. COOPER: Si je ne m'abuse, c'est la Loi sur les crédits de guerre qui a autorisé la fabrication de ce matériel.

M. VAUGHAN: C'est réellement un report des années précédentes. Comme vous allez le constater, nous n'avons dépensé que \$9,000,000, l'année dernière, et nous venons à peine de recevoir livraison d'une partie du matériel commandé en 1941.

M. JACKMAN: Oui. Votre autorisation est expirée, avant que vous n'en ayez profité, et, maintenant, vous la demander de nouveau?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: La seule autre écriture de ce budget est un surplus de caisse de \$25,000,000 qui, s'il est réalisé à la fin de 1943, est automatiquement viré à l'Etat.

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Et cela contribue à réduire la part de propriétaire.

M. COOPER: Non, cela l'augmente.

M. JACKMAN: Je veux dire le déficit de cette part. C'est un accroissement à la part de propriété. On désigne ce compte sous le nom de "part de propriétaire". Il s'accroît de \$25,000,000 si vous réalisez ce montant et ensuite le virez.

M. COOPER: Si nous faisons \$25,000,000, la part de l'Etat dans les chemins de fer Nationaux du Canada s'accroît de \$25,000,000.

M. JACKMAN: Oui. On ne l'applique pas à un compte déficitaire. Vous n'avez pas de compte déficitaire auquel l'appliquer. Y a-t-il d'autres écritures qui se présentent? Il y a \$400,000, autorisation statutaire pour le capital-actions des Lignes aériennes.

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: D'où provient cet argent?

M. VAUGHAN: Il provient de l'Etat.

M. JACKMAN: Devrons-nous passer une nouvelle loi pour cela?

M. VAUGHAN: Non.

M. JACKMAN: Est-ce prévu par statut, maintenant?

M. VAUGHAN: La Loi de la Trans-Canada autorise \$5,000,000 et c'est un solde de cette autorisation.

M. JACKMAN: Comment vous le verse-t-on? Trans-Canada vous prie de prendre une autre tranche de \$400,000 d'actions et à qui donnez-vous avis—au Trésor ou qui?

M. COOPER: Nous passons une réquisition au gouvernement—Trans-Canada fait un appel aux actionnaires, dans l'espèce les chemins de fer Nationaux du Canada. La compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada fait une réquisition au ministère des Finances qui fait les avances sous l'empire de la Loi des lignes aériennes Trans-Canada.

M. JACKMAN: De sorte que nous avons au budget de cette année un estimé de \$400,000 affecté à Trans-Canada?

M. COOPER: Je ne saurais vous dire...

M. JACKMAN: Il faut qu'il provienne de quelque part.

M. COOPER: Comment le gouvernement fait ses prévisions budgétaires.

M. JACKMAN: Très bien. Je vous remercie beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois qu'il y ait lieu de consacrer beaucoup de temps aux autres détails. Les recettes nettes de l'exercice 1942-43 figurent à la page du bilan d'ensemble.

M. GRAY: Monsieur le président, pendant qu'on étudie ce budget ou rapport, je crois qu'il serait opportun de demander ce qui a été fait à propos du rapport du Comité de l'avant-dernière année dans lequel votre Comité recommandait que des mesures soient prises pour assurer une répartition des affaires sous le contrôle de l'Etat d'une façon plus appropriée aux responsabilités relatives des deux chemins de fer; c'est-à-dire, entre le C.P.R. et le C.N.R.

M. VAUGHAN: Nous avons vigoureusement appuyé cette recommandation de votre Comité, l'an dernier, et nous avons réussi à persuader le ministère de la Défense nationale et les autres ministères intéressés, lorsque l'ordonnance leur était applicable, de révoquer l'ordonnance et elle a été révoquée.

M. EMMERSON: Et quel en a été l'effet?

M. VAUGHAN: C'est difficile à dire. Nos affaires s'accroissent constamment et celles du C.P.R. font de même. Mais je crois que cela nous profite. Il nous faut nous produire nous-mêmes et recueillir des affaires suivant notre propre mérite, et nous réussissons. Il nous était presque impossible d'en agir aussi librement auparavant car ces ministères avaient ordre de répartir les commandes également entre les deux; mais ces instructions ont été contremandées et ne sont plus en vigueur.

M. SHAW: Vous êtes maintenant à base de concurrence directe?

M. VAUGHAN: Oui; à base de concurrence directe. Je crois que j'ai à la main la circulaire publiée à cet effet. Voici, par exemple, celle mise en circulation par le ministère de la Défense nationale:

1. Au sujet des instructions contenues dans la lettre-circulaire du Q.M.G., 3376 du 24 juin 1933, ordonnant de répartir, autant que possible, le transport des voyageurs et des marchandises, également entre les chemins de fer du Canadien-National et du Canadien-Pacifique.
2. Il doit être entendu que ces instructions ne s'appliquent pas aux conditions de guerre, et que, dans la pratique, les affaires devront être réparties sur une base avantageuse à tous les éléments du Service eu égard à l'économie, la valeur du service et les commodités. Ces principes doivent rester en vigueur.
3. En raison de ce qui précède, la susdite lettre-circulaire Q.G. est, par les présentes, révoquée.

M. GRAY: Les dispositions de l'ordonnance vous donnent-elles satisfaction?

M. JACKMAN: Ils ont dit s'en bien trouver, l'an dernier.

M. VAUGHAN: Oui. Je ne crois que nous ayons à nous plaindre maintenant.

M. DONNELLY: Tout le monde est content.

M. VAUGHAN: Je crois que les divers ministères nous traitent équitablement maintenant dans la répartition des affaires.

M. HANSON (*Skeena*): Tous les ministères ont-ils donné des ordres semblables?

M. VAUGHAN: Oui.

M. NICHOLSON: Le ministère des affaires navales, aussi?

M. VAUGHAN: M. Macdonald, de la marine, et le major Power, de l'air, ont donné des ordres semblables.

M. NICHOLSON: Et les travaux publics?

M. HANSON (*Skeena*): Et les Munitions et approvisionnements?

M. VAUGHAN: Le ministère des Munitions et Approvisionnements nous fait une bonne part des affaires dont il peut contrôler l'envoi. Mais une grande partie des commandes placées par les Munitions et Approvisionnements sont achetées à un prix de livraison et l'expéditeur contrôle les expéditions. Il nous incombe alors de voir l'expéditeur pour tâcher d'obtenir une part de ses expéditions, et je crois que nous nous en tirons.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, si je me rappelle bien, l'an dernier, le personnel naval allant de Halifax à Vancouver, par exemple, voyageait par C.N. de Halifax à Montréal et par C.P. de Montréal à Vancouver.

M. VAUGHAN: Oui.

M. NICHOLSON: Est-ce que l'on vous donne tout le parcours maintenant?

M. VAUGHAN: Ces questions ont été solutionnées au ministère, et je crois que maintenant nous recevons notre quote-part des affaires des trois services.

M. McCULLOCH: Adopté.

M. EMMERSON: Il s'agissait d'accommoder le voyageur. On a ainsi accommodé le soldat en déplacement quant au trajet.

M. VAUGHAN: Les grands mouvements de passagers sont, bien entendu, contrôlés par le Quartier-maître général à Ottawa. Tous ces trains spéciaux de troupes fonctionnent sous sa direction. Et, nous avons des trains spéciaux presque toutes les semaines. Nous n'avons aucune raison, à présent, de nous plaindre de la répartition des affaires. Et, nous sommes reconnaissants envers les membres du Comité pour l'attitude qu'ils ont prise l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous continuer?

M. JACKMAN: Voici la Canadian (West Indies) Steamships Limited?

M. VAUGHAN: Nous présentons un rapport à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: J'ai devant moi quatre comptes relatifs aux chemins de fer reliés aux prévisions de la Chambre. Allons-nous les considérer maintenant?

M. JACKMAN: Monsieur le président, n'allez-vous pas traiter de l'article budgétaire relatif à la Canadian National (West Indies) Steamships?

Le PRÉSIDENT: Il n'en tient qu'au Comité.

M. VAUGHAN: Nous l'avons sous la main. Je ne crois pas qu'il faille beaucoup de temps pour l'étudier.

M. JACKMAN: Je parle en prévision du vote pour la Canadian National (West Indies) Steamships Lines, et non pas pour les chemins de fer Nationaux du Canada.

M. VAUGHAN: Il n'y a pas de vote pour la Canadian National Steamships Lines, puisqu'elle a un surplus.

Le PRÉSIDENT: Nous allons donc procéder immédiatement à l'étude des prévisions. On les trouve à la page 46.

M. HANSON (*Skeena*): Ce sont là des écritures que nous avons continuellement passées d'année en année. Je ne crois pas qu'il faille les discuter. Elles sont pour ainsi dire statutaires.

Le PRÉSIDENT: Oui, ce sont des comptes statutaires.

M. HANSON (*Skeena*): J'en propose l'adoption.

Le PRÉSIDENT: Prenons le N° 385: 385, adopté. 386, adopté.

Le PRÉSIDENT: J'en viens au N° 405, qui est aussi statutaire: 405, adopté. 406: 406, adopté.

M. GRAY: Et le N° 384; allons-nous le discuter maintenant?

Le PRÉSIDENT: Il ne nous a pas été soumis et nous n'avons rien à y voir.

Maintenant, nous avons le rapport annuel de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited.

M. GRAY: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Pas si vite.

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas inséré de commentaires à propos de la Canadian National (West Indies) Steamships parce que nos navires fonctionnent sur une base différente. Nos vaisseaux font le commerce sur des routes spécifiées par la Commission de la marine marchande et leurs mouvements sont sous la direction de la marine. Tout de même, nous avons inclus les chiffres officiels dans ce rapport.

Le PRÉSIDENT: Je vais demander à M. Vaughan de lire son rapport.

A L'HONORABLE J. E. MICHAUD, C.R., M.P.,  
Ministre des Transports,  
Ottawa.

Monsieur le ministre,

Au nom du Conseil d'administration j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1942.

Voici les résultats comparés de l'exploitation:

	1942	1941	Diminution	
Recettes d'exploitation .....	\$5,600,496 25	\$6,756,463 57	\$1,155,967 32	17.11%
Frais d'exploitation .....	4,220,219 37	5,029,106 60	808,887 23	16.08%
Surplus d'exploitation .....	<u>\$1,380,276 88</u>	<u>\$1,727,356 97</u>	<u>\$ 347,080 09</u>	

Le détail de l'exploitation se trouve dans les états de comptes annexés au rapport.

Le surplus de caisse pour l'année, c'est-à-dire l'excédent des recettes sur les frais d'exploitation et l'intérêt sur la dette consolidée s'élève à \$781,214.88, somme qui sera remise à l'Etat pour rencontrer l'intérêt sur des avances (anciennes et courantes). En 1941 ce surplus était de \$1,205,656.97.

L'exploitation a encore été très affectée par la guerre. La Direction remercie chaleureusement les hauts fonctionnaires et employés des bons et loyaux services qu'ils ont rendus en ces temps difficiles.

Pour le Conseil d'administration,

*Le président,*  
A. G. VAUGHAN.

BILAN D'ENSEMBLE

Au 31 décembre 1942

ACTIF

IMMOBILISATION:	
Vaisseaux .....	\$5,805,632 17
Outillage et matériel.....	8,273 78
Mobilier et installations de bureaux.....	18,062 45
	<u>\$ 5,831,968 40</u>
DISPONIBILITÉS:	
En banque .....	\$592,071 09
Dépôts spéciaux .....	7,150 00
	<u>\$ 599,221 09</u>
Comptes à recevoir.....	523,492 47
Agents .....	327,607 57
Inventaires des magasins.....	17,583 63
Avances aux capitaines, matelots et agents	35,323 67
Montant dû par les assureurs.....	698,342 75
Montant dû par le fonds d'assurance et de	
remplacement en commun avec les chemins	
de fer Nationaux du Canada.....	605,349 33
	<u>\$ 2,806,920 51</u>
FONDS D'ASSURANCE ET DE REMPLACEMENT.....	5,738,646 31
ESCOMPTE SUR CAPITAL-ACTIONS.....	40,000 00

\$14,417,535 22

PASSIF

CAPITAL-ACTIONS:	
Autorisé et émis: 400 actions à \$100 chacune.....	\$ 40,000 00
DETTE CONSOLIDÉE:	
Obligations-or, 5%, 25 ans, garanties par Dominion du	
Canada, échéance 1955.....	9,400,000 00
COMPTE DOMINION DU CANADA:	
Effets à payer garantis pour hypothèques	
sur vaisseaux .....	\$ 933,071 83
Avances:	
Capital .....	\$ 713,619 23
Fonds de roulement.....	450,000 00
Déficits .....	\$5,059,960 94
	<u>\$6,223,580 17</u>
Arriérés d'intérêt .....	577,257 11
	<u>\$ 7,733,909 11</u>
EXIGIBILITÉS:	
Dominion du Canada.....	\$ 781,214 88
Comptes à payer.....	900,989 36
Arriérés d'intérêt .....	7,150 00
Intérêts courus mais non échus.....	156,666 67
Passages payés d'avance.....	30,143 76
Sinistre assuré encore impayé.....	385,290 57
	<u>\$ 2,261,455 24</u>
COMPTES D'ORDRE .....	77,233 34
VOYAGES INCOMPLETS—EN SUSPENS.....	44,568 16
RÉSERVE POUR DÉPRÉCIATION.....	2,231,914 54
RÉSERVE POUR ASSURANCE ET REMPLACEMENTS.....	2,408,740 37
PROFITS. ET PERTES—Déficit.....	9,780,285 54
	<u>\$14,417,535 22</u>

*Passif éventuel.*—Il n'existe aucune réserve pour les pensions. Les pensions courantes sont portées aux frais d'exploitation.

T. H. COOPER  
*Contrôleur.*

CERTIFICATS DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, et compagnies subsidiaires pour l'exercice terminé le 31 décembre 1942 et, sous réserve de notre rapport au ministre des Transports, 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 1942, et que l'état des revenus et le compte de profits et pertes relatifs à ce bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1942 sont dressés correctement.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,  
*Comptables agréés.*

23 mars 1943.

77100—63

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

247

Le PRÉSIDENT: On m'a prié de faire savoir au Comité qu'il existe une censure sévère quant aux mouvements des navires et à tout ce qui s'y rapporte. Toute discussion à ce sujet ne sera pas consignée au procès-verbal.

Maintenant, page 6. La page 6 est adoptée.

### COMPTE DE PROFITS ET PERTES

Au 31 décembre 1942

Solde au 31 décembre 1941—Déficit.....	\$10,090,783 04
Surplus d'après l'état des revenus, exercice 1942.....	273,879 93
	\$ 9,816,903 11
Mise au point de l'escompte sur obligations, amorti les années précédentes—Crédit	36,617 57
Solde au 31 décembre 1942—Déficit.....	\$ 9,780,285 54

### ÉTAT DES REVENUS

RECETTES D'EXPLOITATION:	1942	1941
Fret .....	\$4,561,640 65	\$5,358,734 12
Passagers .....	299,799 47	937,156 16
Bagages, messageries et divers.....	136,086 63	169,290 00
Subsides .....	192,520 40	201,564 96
Affrètement .....	410,449 10	89,728 33
Total .....	\$5,600,496 25	\$6,756,463 57
FRAIS D'EXPLOITATION:		
Voyages complets .....	\$4,075,597 83	\$4,891,699 67
Traitements et salaires.....	103,654 17	101,093 93
Loyers et impôts.....	18,860 78	9,466 80
Frais et articles de bureaux.....	22,248 22	26,460 99
Publicité .....	2,509 86	3,807 57
Intérêt et change.....	2,651 49	3,422 36
Total .....	\$4,220,219 37	\$5,029,106 60
<i>Coefficient d'exploitation</i> .....	75.35%	74.43%
Surplus d'exploitation .....	470,000 00	470,000 00
Change sur la monnaie américaine.....	51,700 00	51,700 00
Amortissement de l'escompte sur obligations.....	77,362 00	—
	\$ 781,214 88	\$1,205,656 97
FRAIS DIVERS:		
Intérêt dû au Dominion du Canada.....	\$ 346,701 38	\$ 346,701 38
Dépréciation des vaisseaux.....	160,633 57	262,645 32
Amortissement de l'escompte.....	—	3,094 44
SURPLUS .....	\$ 273,879 93	\$ 593,215 83

M. COOPER: M. May m'informe que nous avons versé à la province de Québec une somme de \$10,000 en règlement d'une réclamation qu'elle avait contre nous.

M. JACKMAN: Au sujet du compte—Amortissement de l'escompte sur obligations—la somme est de \$77,000 par comparaison avec néant, les années précédentes.

M. COOPER: Monsieur Jackman, nous profitons de ce surplus de l'année pour réduire ce montant. Nous avons traité les charges d'amortissement de l'escompte sur la dette comme non imputables sur le compte de caisse. Nous nous rendons compte que lors de l'échéance des obligations en 1955, le montant de l'escompte aura dû être prélevé dans l'intervalle à même les recettes d'exploitation. Jusqu'à présent, nous ne l'avons pas traité comme débit au comptant.

M. JACKMAN: Est-ce toute l'émission ou seulement une année?

M. COOPER: C'est l'escompte complet.

M. JACKMAN: Combien avez-vous réalisé, \$223,000. Très bien. Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le rapport sera-t-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, nous avons le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada. M. MacLennan voudra bien lire ce rapport.

M. F.-M. MACLENNAN: C'est un rapport au ministre des Transports.

### TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

OTTAWA, le 22 mars 1943.

L'honorable J. E. Michaud, 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 du Canada, 1937, les régisseurs ont l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1942.

La valeur comptable du capital-actions du Trust des titres a suivi au cours de l'année une augmentation de \$31,559,862.85, ce qui représente le montant par lequel le surplus des recettes et le gain de capital du réseau National excèdent les pertes de capital au cours de l'exercice.

Le surplus de caisse du réseau National et le gain de capital sur le rapatriement des titres, ainsi que les pertes de capital qui n'ont pas été remboursées en espèce au chemin de fer par Sa Majesté comprennent:

SURPLUS DES RECETTES du réseau National pour l'année 1942.....			\$25,063,268	32
GAIN DE CAPITAL sur rapatriement de titres.....			11,072,592	96
ABANDONS DE LIGNES:				
Embranchement Sunny Brae-Guysborough.....	53.84 milles	\$2,690,285	08	
Installations du terminus de Bay-City (mise au (mise au point de 1941).....			103,063,48	
Quai à bois Duluth-Ouest.....			125,583	53
Embranchement Vallée de l'Acadie.....	18.30 "		181,443	30
Ligne Ile de Vancouver.....	40.20 "	1,681,750	00	4,575,998
				43
Gain net crédité à Part de propriétaire.....			\$31,559,862	85

En ce qui concerne le gain de capital s'élevant à \$11,072,592.96, les arrangements entre les gouvernements du Canada et du Royaume-Uni par lesquels le Canada a prêté son aide financière au gouvernement du Royaume-Uni pour permettre à ce dernier d'acheter des approvisionnements de guerre au Canada, comprenaient, entre autres, le rapatriement d'obligations du Dominion et d'obligations garanties par le Dominion ainsi que des titres des chemins de fer Nationaux.

Le 26 janvier 1942, le Trésor du Royaume-Uni a rendu une ordonnance de dévolution fixant le prix des titres au cours du marché à la fin de cette journée. En vertu de l'arrêté en conseil C.P. 2484 du 28 mars 1942, la compagnie du chemin de fer était autorisée à racheter du Dominion, au prix de dévolution, les obligations du chemin de fer que le Dominion avait achetées du Trésor du Royaume-Uni. En vertu de l'arrêté en conseil C.P. 8858 du 3 septembre 1942, la compagnie du chemin de fer a également acheté du Dominion d'autres titres des chemins de fer Nationaux acquis du Trésor du Royaume-Uni avant l'ordonnance de dévolution du 26 janvier mentionnée ci-dessus. Les arrêtés en conseil C.P. 2886 du 11 avril 1942 et C.P. 7197 du 14 août 1942 permettaient aux porteurs non visés par l'ordonnance de dévolution de présenter au remboursement, au prix de dévolution, les titres des chemins de fer Nationaux énumérés dans

l'ordonnance. En vertu des arrêtés en conseil C.P. 2484 du 28 mars 1942 et C.P. 9773 du 27 octobre 1942, toutes les actions garanties 4 p. 100 émises par l'ancienne compagnie du Grand-Tronc du Canada en circulation et non dévolues au Trésor du Royaume-Uni ont été appelées au remboursement au pair le 1er novembre 1942. Les autres actions perpétuelles de débenture 4 p. 100 émises par ladite compagnie du Grand-Tronc ont été remboursées en vertu de l'arrangement mentionné dans le rapport annuel de 1940.

Des prêts pour l'achat de ces titres ont été consentis par l'Etat au chemin de fer à  $3\frac{1}{2}$  p. 100, remboursables sur demande et garantis par des billets à ordre et par les titres ainsi rachetés.

Dans l'ensemble, ces opérations portent sur des titres dont la valeur au pair s'élève à \$289,320,520.18. Le coût du remboursement se chiffre à \$278,045,685.22, ce qui réduit de \$11,274,834.96 le capital de la dette du chemin de fer. Ce montant, moins \$202,242 d'escompte non amorti avant la date de remboursement, figure comme gain de capital dans le compte de la Part de propriétaire. Il est bon de faire remarquer à ce sujet que ces opérations ont également pour résultat de permettre au chemin de fer de faire une économie annuelle de \$1,049,000.

Il n'y a pas eu au cours de l'année d'opération concernant les valeurs de nantissement détenues par le Trust des titres.

Les régisseurs ont l'honneur de soumettre ci-joint le bilan du Trust des titres au 31 décembre 1942.

Pour les régisseurs,

*Le président,*  
W. C. CLARK.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1942.

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	5,000,000 d'actions sans valeur nominale
Chemin de fer Grand Trunk Pacific.... 116,006,599 08	ayant une valeur initiale fixée à.....\$ 270,037,437 88
Canadian National Railway Company.. 96,936,971 75	Surplus de caisse du réseau National:
\$ 653,860,558 26	Année 1941.....\$ 4,016,326 74
	" 1942..... 25,063,268 32
	29,079,595 06
<i>Créances pour intérêts des emprunts:</i>	\$ 299,117,032 94
Chemin de fer Canadian Northern.....\$ 309,702,897 65	Pertes nettes de capital du réseau National
Chemin de fer Grand Trunk..... 103,250,802 95	après le 1er janvier 1937 non
Chemin de fer Grand Trunk Pacific.... 107,326,622 84	remboursées par Sa Majesté:
Canadian National Railway Company.. 54,501,313 57	1937-1941.....\$ 6,770,745 30
574,781,637 01	Année 1942 ( <i>gain</i> )... 6,496,594 53
	274,150 77
	\$ 298,842,882 17
<i>Valeurs en nantissement—</i>	Montant par lequel la valeur comptable
Voir Annexe A. 1	des créances et leur intérêt—ci-contre—
	excède la valeur comptable des actions
	ci-dessus..... 919,799,313 10
\$ 1,218,642,195 27	\$ 1,218,642,195 27

T. H. COOPER,  
Contrôleur.

CERTIFICATS 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 1942.

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 1942, conformément aux dispositions de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.

16 mars 1943.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,  
Comptables agréés.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ANNEXE A. 1

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT AU TRUST DES TITRES

Emprunts

\*Billets et nantissements

CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN—

Emprunt 3½%, chapitre 6, 1911.....	\$ 2,396,099 68
Emprunt 4%, chapitre 20, 1914.....	5,294,000 02
Emprunt 5%, chapitre 4, 1915.....	10,000,000 00
Emprunt 6%, chapitre 29, 1916.....	15,000,000 00
Emprunt provisoire, 1918, remboursé.....	
†Emprunt 6%, chapitre 24, 1917.....	25,000,000 00
†Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	25,000,000 00
†Emprunt 6%, crédit 108, 1919.....	35,000,000 00
†Emprunt 6%, crédit 127, 1920.....	48,611,077 00
†Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	44,419,806 42
†Emprunt 6%, crédit 136, 1922.....	42,800,000 00

Emprunt 6%, Loi des mesures de guerre, 1918..... 1,887,821 16

†Emprunt 6% pour matériel, chapitre 38, 1918..... 56,926,000 82  
 Dette remboursée par l'Etat, en vertu du chapitre 24, 1917  
 et du chapitre 11, 1918.....

†Hypothèque couvrant emprunts ci-dessus.....

Total du Canadian Northern..... \$ 312,334,805 10

CHEMIN DE FER GRAND TRUNK—

Emprunt 6%, crédit 478, 1920.....	\$ 25,000,000 00
Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	55,293,435 18

Emprunt 6%, crédit 137, 1922..... 23,288,747 15  
 Emprunt 4% du G. T. Pacific, chapitre 23, 1913 garanti  
 par le Grand Trunk..... 15,000,000 00

Emprunts provisoires, remboursés par des émissions ultérieures de titres et emprunts garantis.....

Total du Grand Trunk..... \$ 118,582,182 33

CHEMIN DE FER GRAND TRUNK PACIFIC—

Obligations 3%, chapitre 24, 1913.....	\$ 33,048,000 00
Emprunt 6%, chapitre 4, 1915.....	6,000,000 00
Emprunt 6%, crédit 441, 1916.....	7,081,783 45
Emprunt 6%, crédit 444, 1917.....	5,038,053 72
Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	7,471,399 93
Avances du déquestre, C.P. 635, 26 mars 1919.....	45,764,162 35
Intérêt garanti par le Dominion.....	8,704,662 65

Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Saskatchewan..... 2,898,536 98

Traité avec l'Etat en vertu du chapitre 71, 1903.....

Total du Grand Trunk Pacific..... \$ 116,006,599 08

Aucun. Hypothèque sur immeubles du 4 octobre 1911.

Aucun.

Aucun.

Hypothèques en date du 23 juin 1916.

Billets à vue 6%.....	\$ 497,566 80
Billets à vue 6%.....	33,012,414 32
Billets à vue 6%.....	27,203,003 65
Billets à vue 6%.....	40,031,122 27
Billets à vue 6%.....	53,008,779 65
Billets à vue 6%.....	50,259,312 47
Billets à vue 6%.....	46,691,634 60
Billet à vue 6%.....	5,700,000 00
Actions-déventures 4%.....	1,975,866 00
Actions-déventures 3½% et 4½%.....	7,139,399 00
Billets à vue 6%.....	56,858,496 44
Diverses obligations et déventures.....	24,573,539 90
Diverses obligations et déventures.....	668,000 00
Diverses obligations et déventures.....	20,721,191 12
Hypothèque en date du 16 novembre 1917.....	

Billets à vue 6%.....	\$ 25,479,226 97
Billets à vue 6%.....	56,646,816 12
Obligations hypothécaires 4% G. T. Pacific.....	10,000,000 00
Billet à vue 6%.....	23,288,747 15
Billet à vue 4%.....	15,000,000 00
Déventures 4% G. T. P.....	15,000,000 00
Actions-déventures 4%.....	60,801,700 00
Obligations 6% comportant 2ème hypothèque sur matériel.....	1,693,113 33

Obligations 1ère hypothèque 3%.....	\$ 33,048,000 00
Obligations sterling 4%.....	7,499,952 00
Hypothèque, 28 juin 1916.....	
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	
Certificats du séquestre.....	53,339,162 74
Certificats de création, coupons détruits.....	8,698,170 42

Certificats de création, coupons détruits..... 2,925,723 88  
 Capital-actions du Grand Trunk Pacific Development Co.... 2,999,000 00

Suite page 8

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ANNEXE A. 1—Fin

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT AU TRUST DES TITRES

<i>Emprunts</i>		<i>*Billets et nantissements</i>	
<b>CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY—</b>			
Emprunt 6%, crédit 139, 1923.....	\$ 24,550,000 00	{ Billet à vue 6% Canadian Northern.....	\$ 12,655,019 57
		{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific.....	3,313,530 01
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific.....	1,925,706 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.....	1,925,706 96
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 78
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific.....	1,925,706 96
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.....	1,925,706 96
Emprunt 5%, crédit 336, 1929.....	2,932,652 91	Billet à vue 5% Canadian National Railway Company.....	2,932,652 91
Emprunt 5% et 5½%, chapitre 22, 1931.....	29,910,400 85	Billets à vue 5% et 5½ Canadian National Railway Company.....	29,910,400 85
Emprunts 5½%, chapitre 6, 1932.....	11,210,815 56	Billets à vue 5½% Canadian National Railway Company.....	11,210,815 56
Emprunt provisoire 1930, remboursé.....		166,877.6376 parts du capital-actions du Grand Trunk Western Railroad.....	4,171,940 94
Emprunt provisoire 1930, remboursé.....		Obligations-or provisoires 5% du Central Vermont Railway, Inc., comportant première et générale hypothèque.....	8,609,000 00
<i>Moins</i> : mise au-point autorisée par la Loi sur la revision du capital, 1937.....	1,666,897 57		
Total de la Canadian National Railway Company	\$ 96,936,971 75		
GRAND TOTAL DES EMPRUNTS.....	\$ 643,860,558 26		

\*Les billets à vue et autres titres de créances ainsi que les valeurs en nantissement sont déposés pour bonne garde dans les voûtes du ministère des Finances Ottawa, excepté un montant de £5,307,000 (\$25,792,020) d'obligations 3% 1ère hypothèque du chemin de fer du Grand Trunk Pacific dont la garde est confiée Banque de Montréal, Londres, Angleterre, comme en fait foi son certificat.

M. JACKMAN: J'aimerais poser une question au sujet des abandons de lignes. Il y a eu perte de \$4,575,000. Ceci est inévitable lorsqu'on abandonne une certaine ligne, à moins que l'on ne puisse vendre pour récupération à un prix beaucoup plus élevé que celui de la ligne qui figurait dans les livres. A moins que cela ne se produise, c'est une perte de capital?

M. COOPER: C'est exact.

M. VAUGHAN: La récupération est comparativement peu élevée par comparaison avec le coût de la ligne.

M. McCULLOCH: Quelles lignes ont été abandonnées?

M. COOPER: Elles sont mentionnées ici.

M. McCULLOCH: Où sont situées ces lignes abandonnées?

M. JACKMAN: Vous trouverez cela à la page 4.

M. McCULLOCH: Cela signifie-t-il que le chemin de fer Sunny Brae, de Sunny Brae à Country Harbour, doit être abandonné?

M. VAUGHAN: Comme vous le savez, un certain parcours sur la ligne de Sunny Brae est encore exploité. A part cela, il y a une certaine portion pour laquelle on a fait des dépenses, mais elle n'a jamais été terminée. L'idée est d'abandonner la partie non terminée et de ne pas toucher à celle qui est exploitée.

M. McCULLOCH: C'est-à-dire de Sunny Brae à Country Harbour.

M. VAUGHAN: Oui.

M. McCULLOCH: Avez-vous songé à cette ligne, de Sunny Brae à Country Harbour?

M. VAUGHAN: Cette question est venue devant nous à diverses reprises, mais rien n'a été fait. Nous avons soumis cette question aux ministères du Gouvernement, mais il été décidé qu'il ne serait pas opportun de développer le port de Country Harbour à l'heure actuelle.

M. McCULLOCH: Le terre-plein de la ligne de Sunny Brae à Country Harbour est déjà prêt; les ponts ont été érigés. Stellarton se trouve sur la ligne de Sunny Brae à Country Harbour. Le terre-plein a été complété jusqu'à une distance de sept ou huit milles de Country Harbour et s'il survenait quelque chose à Halifax, c'est le seul port que vous pourriez utiliser. Ce port est libre de glace toute l'année, et c'est un des meilleurs du monde.

M. VAUGHAN: Nous détenons encore le droit de passage ainsi que tout ce qui s'y trouve.

M. HANSON (*Skeena*): Sur le même sujet, il y a aussi la ligne de l'île de Vancouver?

M. VAUGHAN: Il y avait une ligne aménagée au delà du lac Cowichan. Adopté.

Sur la proposition de M. Emmerson, appuyé par M. McCulloch, le rapport est adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous avons maintenant le rapport des vérificateurs du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, et je vais demander à M. Matthews de nous le lire.

M. C. A. MATTHEWS (George A. Touche & Co.):

MONSIEUR LE MINISTRE DES TRANSPORTS,  
Ottawa, Canada.

Monsieur le ministre,

Conformément à la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1936, et au chapitre 12 de la "Loi concernant la nomination de vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux, 1942", nous avons vérifié les comptes du réseau

des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1942, et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

La portée générale de notre preuve de vérification au cours de 1942 peut être brièvement énoncée comme suit:

- (a) Examen des autorisations d'importantes dépenses, basées principalement sur des décisions enregistrées des administrateurs. Ces autorisations ont été ensuite sanctionnées principalement par des statuts de la Canadian National Railway Company, des lois du Parlement et des arrêtés en conseil;
- (b) Preuve de vérification dans les bureaux de régions, propriétés exploitées séparément et quartiers généraux du réseau, donnant une coupe transversale des importantes dépenses ainsi autorisées;
- (c) Examen portant d'une manière générale sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne exercé par le personnel chargé de la vérification interne du réseau. Sous ce rapport, nous collaborons avec les chefs de service de la comptabilité et de la trésorerie du réseau au quartier général et notre but commun est d'assurer au réseau le maximum de protection dans le contrôle intérieur des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériel en magasin, comptes à recevoir, etc., et
- (d) Vérification et certification du bilan, de l'état des revenus et du compte de profits et pertes embrassant l'ensemble du réseau, pour soumettre au Parlement qui possède ainsi le matériel nécessaire pour tirer ses conclusions sur la manière dont ceux dûment chargés de l'administration du réseau s'acquittent de leurs fonctions.

La vérification a compris les bilans des différentes unités de comptabilité au Canada, aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne, avec états de revenus et comptes de profits et pertes provenant des bureaux de recettes, régions, propriétés exploitées séparément et quartiers généraux se rapportant aux quelque 95 compagnies dont l'ensemble constitue le réseau National au point de vue exploitation.

Nous joignons au présent rapport les états suivants du réseau National:

Pièce I —Bilan d'ensemble au 31 décembre 1942—avec certificat de vérification.

Pièce II —Dominion du Canada—Part de propriétaire au 31 décembre 1942.

Pièce III—Compte de profits et pertes ensemble du réseau—exercice 1942.

Pièce IV—Etat des revenus ensemble du réseau—exercice 1942.

Pièce V —Immobilisation dans les filiales au 31 décembre 1942.

Pièce VI—Importants passifs éventuels, y compris plans de pensions, au 31 décembre 1942.

#### *Bilan d'ensemble*

Nous avons accepté les immobilisations en propriétés et matériel telles qu'elles figurent aux livres des compagnies le 1er janvier 1923. Quant aux immobilisations apportées dans les comptes du réseau National en 1923, elles ont été soumises aux réductions autorisées par la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937. Depuis le 1er janvier 1923, les acquisitions de propriétés et les améliorations, déduction faite des retraits, figurent au prix de revient.

Les immobilisations dans les filiales mentionnées dans la Pièce V, sont principalement représentées, excepté les Lignes aériennes, par 50 p. 100 ou une part moindre de capital-actions. Les chiffres du bilan sont basés sur le prix de revient, ou en certains cas sur des évaluations spéciales approuvées par l'Interstate Commerce Commission. L'industrie ferroviaire en général tient compte de deux facteurs principaux dans ce genre de placement, à savoir:

- (1) Les avantages directs que les compagnies propriétaires dérivent de leurs placements au point de vue du trafic, et
- (2) Le fait que les filiales ont employé en grande partie l'argent réalisé par la vente de leurs titres à l'achat de propriétés et de matériel affectés au service du transport. Il est évident, en conséquence, que l'évaluation future des placements dans les filiales sera plutôt basée sur la valeur économique des propriétés et du matériel de l'industrie ferroviaire en général.

Les matériaux et effets en magasin figurent d'après les soldes portés dans les livres. Par suite du surcroît de travail imposé au personnel des magasins par l'état de guerre, l'inventaire usuel n'a pas eu lieu en 1942.

En ce qui concerne les emprunts relatifs au rapatriement de titres en cours dans le Royaume-Uni et à certaines autres opérations de remboursement, le Dominion du Canada détient comme garantie les titres ainsi rachetés du public.

La plus grande partie de la réserve pour assurances, principalement en cas d'incendie, est placée en obligations fédérales, provinciales et municipales, ainsi qu'en titres de compagnies du réseau National.

Quant à la réserve pour dépréciation, il est à remarquer que depuis le 1er janvier 1940, la comptabilité de dépréciation est appliquée au matériel roulant de toutes les lignes du réseau et la comptabilité de retrait aux propriétés immobilières. Avant cette date, la comptabilité de dépréciation était appliquée au matériel roulant appartenant aux lignes aux Etats-Unis et la comptabilité de retrait, sur la base de prix coûtant, aux autres unités de propriété du réseau.

Les comptes du réseau sont tenus en monnaie canadienne—la conversion des livres sterling et des devises des Etats-Unis est effectuée au pair du change.

Un sommaire de la Part de propriétaire du Dominion du Canada au 31 décembre 1942 figure au bilan, et les opérations de 1942 intéressant la Part de propriétaire sont détaillées dans la Pièce II.

Les importants passifs éventuels, y compris plans de pensions, font l'objet de la Pièce VI. En ce qui concerne les plans de pensions, nous ferons remarquer que le bilan ne contient pas de réserve pour la portion des pensions, courantes du chemin de fer ni pour les pensions conditionnellement prévues par le plan contractuel de 1935 et par les plans antérieurs sans engagement contractuel. Les paiements de pensions courantes effectués par le chemin de fer sont débités au fur et à mesure aux frais d'exploitation. Pour les pensions déjà accordées et en vigueur en vertu du plan contractuel de 1935, le chemin de fer a préparé des chiffres estimatifs que nous avons acceptés et qui représentent un capital d'environ \$20,000,000. La portion de cette somme qui a été contribué par les retraits eux-mêmes est portée dans les comptes comme passif éventuel ayant pour contrepartie des placements de fonds effectués séparément. Les contributions effectuées en vertu du plan contractuel de 1935 par les employés actuellement en service sont placées par l'entremise du fonds de pension dont les comptes ne sont pas compris dans ceux du réseau.

#### *Compte de profits et pertes ensemble du réseau*

Le surplus de caisse pour l'exercice 1942 figurant aux Pièces III et IV a été établi après avoir fait provision pour:

- (a) Réparations et renouvellements à apporter ultérieurement aux propriétés immobilières et au matériel;
- (b) Excédent sur le prix d'avant-guerre des inventaires de matériaux et effets en magasin—sur une base de quantités normales;
- (c) Dépréciation du matériel roulant—y compris provision spéciale pour usage anormal en temps de guerre;
- (d) Retraits de propriétés immobilières autres que pertes de capital débitées à la Part de propriétaire;

- (e) Amortissement de projets de défense;
- (f) Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée;
- (g) Intérêt sur la dette consolidée aux mains du public, et
- (h) Intérêt sur les prêts consentis par l'Etat.

Outre la portion du surplus de caisse affectée à la provision pour réparations et renouvellements à apporter ultérieurement aux propriétés immobilières et au matériel, et placée momentanément en obligations du Dominion du Canada, l'ensemble du surplus rendu disponible par les provisions susmentionnées (a) à (f) est appliqué à réduire d'autant les avances de l'Etat en 1942 pour fins d'immobilisation et de capital de roulement.

En ce qui concerne le programme d'entretien courant, les fonctionnaires compétents nous ont remis des certificats à l'effet que, sous réserve de la situation qui a rendu nécessaire la provision pour réparations et renouvellements à apporter ultérieurement aux propriétés immobilières et au matériel, les propriétés et le matériel du réseau National ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de 1942.

Il convient de remarquer qu'une récente ordonnance de l'Interstate Commerce Commission en vigueur depuis le 1er janvier 1943 prescrit aux chemins de fer des Etats-Unis la comptabilité de dépréciation pour les propriétés immobilières y compris édifices, gares, ateliers, ponts, etc., mais non pas pour la superstructure de la voie, c'est-à-dire rails, boulons, traverses et ballast, à laquelle continuera de s'appliquer la comptabilité de retrait. En ce qui concerne les lignes canadiennes du réseau National, il ne semble pas pratique d'adopter la comptabilité de dépréciation pour les propriétés immobilières jusqu'après la fin des hostilités, à cause de la grosse dépense en jeu et de la nécessité d'employer tout le personnel technique du chemin de fer au service de transport qu'exige l'état d'urgence de la situation actuelle. En tout cas, nous recommandons que l'adoption de la comptabilité de dépréciation par le réseau National après la guerre en ce qui concerne les propriétés immobilières au Canada soit subordonnée à l'établissement de règlements uniformes et obligatoires de comptabilité, applicables aux chemins de fer canadiens.

#### *Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada*

Le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, en vertu de l'article 22 de la Loi sur la revision du capital, a été traité comme faisant partie du réseau National. L'article 23 contient toutefois une clause à l'effet que les régisseurs doivent soumettre un rapport au Parlement et que le bilan du Trust des titres doit être établi séparément. Le rapport des régisseurs expose sommairement les opérations du Trust des titres en 1942. Notre certificat de vérification accompagne le bilan.

---

Un exemplaire de notre mémoire au Conseil d'administration sur des questions d'ordre interne sera adressé au ministre des Transports en temps utile.

Nous déclarons au Parlement que les comptes du réseau National ont été tenus au cours de l'exercice 1942, en bonne et due forme et conformément en général aux classifications de comptabilité en usage chez les chemins de fer des Etats-Unis appartenant à la Catégorie 1.

---

#### LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Les Lignes aériennes Trans-Canada n'ont pas été comprises dans l'ensemble du réseau National quoique la Canadian National Railways Company soit l'unique propriétaire des actions. Nous avons certifié un bilan et un état des revenus séparés au 31 décembre 1942.

La réserve pour assurances, couvrant les avions contre les risques d'aviation ainsi que la responsabilité patronale, ne fait pas l'objet de placements spécifiques, et les fonds affectés à cet effet sont inclus dans le fonds général de roulement des Lignes aériennes.

Le surplus pour l'année 1942, figurant à l'état des revenus des Lignes aériennes, a été établi après avoir fait provision pour :

- (a) Montant approximatif des contributions rétroactives à effectuer par la Compagnie en vertu du plan de pension de 1943;
- (b) Intérêt de 5 p. 100 sur le capital engagé, conformément au contrat des Lignes aériennes, et
- (c) Dépréciation de l'actif à des taux similaires à ceux des autres grandes lignes aériennes de l'Amérique du Nord, conformément au contrat des Lignes aériennes Trans-Canada.

Quant au programme d'entretien courant, les fonctionnaires compétents nous ont remis des certificats à l'effet que les propriétés et le matériel ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de 1942.

La preuve de vérification que nous avons effectuée pour 1942 ressemble en portée à celle du réseau National et peut être brièvement énoncée comme suit :

- (a) Examen des autorisations concernant les dépenses importantes et embrasant principalement les décisions enregistrées des administrateurs, statuts de la Compagnie, lois du Parlement et arrêtés en conseil;
- (b) Preuves de vérification donnant une coupe transversale des importantes dépenses ainsi autorisées;
- (c) Examen portant d'une manière générale sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne effectué par le personnel de comptabilité de la Compagnie quant aux recettes et dépenses de caisse, matériel en magasin, comptes à recevoir, etc., et
- (d) Vérification et certification du bilan et de l'état des revenus pour soumettre au Parlement.

Nous déclarons que les comptes des Lignes aériennes Trans-Canada ont été efficacement tenus au cours de l'exercice 1942.

#### CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

Les comptes de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, et compagnies subsidiaires ne rentrent pas dans ceux du réseau National, attendu que toutes les actions de la compagnie mère appartiennent au Dominion. Notre rapport et le bilan d'ensemble ainsi que l'état des revenus et le compte de profits et pertes au 31 décembre 1942 seront envoyés au ministre des Transports en temps utile.

Veillez agréer, monsieur le ministre, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

LE PRÉSIDENT: Page 5. Bilan d'ensemble du réseau.

M. MATHEWS: C'est la répétition de ce que nous avons déjà étudié.

M. JACKMAN: Puis-je poser une question au sujet des Lignes aériennes Trans-Canada? Le rapport dit:

La réserve pour assurances, couvrant les avions contre les risques d'aviation ainsi que la responsabilité patronale, ne fait pas l'objet de placement spécifique, et les fonds affectés à cet effet sont inclus dans le fonds général de roulement des Lignes aériennes.

Avez-vous une conclusion à tirer de ce paragraphe?

M. MATTHEWS: Non, c'est simplement un énoncé de faits. Naturellement, dans le cas du réseau des chemins de fer Nationaux l'argent est placé spécifiquement. Il n'y a pas de conclusion à tirer.

M. JACKMAN: S'il s'agissait d'une entreprise de transport aérien privée, croyez-vous qu'il serait sage d'établir un fonds spécifique?

M. MATTHEWS: Je crois qu'il appartient au bureau d'administration de régler cette question.

M. JACKMAN: Vous n'auriez pas d'objection à ce qu'une entreprise privée, exploitée sur la base des Lignes aériennes Trans-Canada, en fasse le placement?

M. MATTHEWS: Dans le cas des Lignes aériennes Trans-Canada, il nous faut considérer cela comme la propriété du réseau des chemins de fer Nationaux et aussi celle de l'Etat.

M. GRAY: Ne croyez-vous pas que nous pourrions l'inclure dans le réseau du Canadien National?

M. MATTHEWS: Voulez-vous dire l'assurance?

M. GRAY: Non, toute l'organisation.

M. MATTHEWS: Inclure le tout dans le réseau du Canadien National?

M. GRAY: Oui.

M. MATTHEWS: Je crois que vous avez à considérer la loi séparée du parlement concernant les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. GRAY: Quelle est votre opinion?

M. MATTHEWS: Je ne vois pas d'objection à l'entité individuelle des Lignes aériennes Trans-Canada. Je crois que c'est une question de politique de la part du gouvernement.

M. GRAY: Etabliriez-vous Trans-Canada sur une nouvelle base?

M. MATTHEWS: Je ne saisis pas.

M. GRAY: Organiseriez-vous autrement les Lignes aériennes Trans-Canada?

M. MATTHEWS: Voulez-vous dire si elles faisaient partie du réseau?

M. GRAY: Oui.

M. MATTHEWS: Le tout serait compris dans le réseau des chemins de fer Nationaux et son exploitation ne serait pas distinct. Son identité serait confondue tout comme celle des autres compagnies qui font partie du système. Je crois qu'il y aurait objection à cela.

M. JACKMAN: Monsieur le Président je désirerais me reporter au paragraphe suivant:

Un exemplaire de notre mémoire au Conseil d'administration sur des questions d'ordre interne sera adressé au ministre des Transports en temps utile.

Ce mémoire est-il à la disposition des membres du Comité?

M. EDWARDS: Cette question relève du ministre. Elle n'a jamais été soulevée ici autant que je me le rappelle.

M. MATTHEWS: Je ne crois pas qu'elle ait été présentée à tout le Comité. Je crois qu'à une ou deux reprises, lorsque demande a été faite, le ministre l'a fourni à un membre du Comité, individuellement. Je puis cependant ajouter qu'en ce qui nous concerne, il n'y a rien d'important dans ce rapport pour le parlement.

M. HANSON (*Skeena*): Je sais qu'on l'a demandé auparavant. Je l'ai vu à deux reprises et il n'y a rien dans ce mémoire.

M. MATTHEWS: Dans le passé, il y avait un ou deux articles que, à notre avis, il n'aurait pas été à l'avantage des chemins de fer Nationaux de divulguer, mais cette situation, qui avait trait à certaines valeurs, a disparu.

M. JACKMAN: Monsieur le président, est-il du domaine du Comité d'examiner ce mémoire ou est-ce la prérogative du Ministre de décider si nous pouvons voir le mémoire au Conseil d'administration sur des questions d'ordre interne qui est adressé au ministre? Les administrateurs doivent être responsables à quelqu'un autre qu'eux-mêmes, et c'est à notre Comité qui à son tour fait rapport au parlement. Il y a un rapport séparé qui contient ou ne contient rien d'important, et il est adressé au Ministre et au Ministre seul, pour le présent du moins. Ce que je veux savoir est ceci: Est-il du domaine de notre Comité de prendre connaissance de ce mémoire confidentiel?

LE PRÉSIDENT: Le fait que ce mémoire a été déposé précédemment semble indiquer que nous pouvons l'avoir si nous le demandons.

M. ROSS: Un inventaire a-t-il été pris en 1941?

M. MATTHEWS: Oui, autant que je me le rappelle; 1942 est la première année depuis l'incorporation du réseau, où un inventaire n'a pas été pris, mais il s'agissait purement du problème de la main-d'œuvre. Je puis ajouter que nous ne considérons pas cela comme une chose sérieuse car, dans le passé, la différence entre les inventaires et les chiffres qui apparaissaient aux livres n'était pas grande. Néanmoins nous devons vous signaler que cela n'est pas représenté par un inventaire.

M. ROSS: Ce sera la pratique.

M. MATTHEWS: C'était la pratique des chemins de fer de prendre des inventaires.

M. ROSS: Et l'on continuera, je suppose.

M. MATTHEWS: Vos vérificateurs auraient à vous le dire d'année en année si l'on discontinuait.

M. ROSS: Est-ce laissé aux vérificateurs ou aux chemins de fer?

M. MATTHEWS: De quoi parlez-vous?

M. ROSS: De l'inventaire.

M. MATTHEWS: Naturellement, c'est laissé à l'administration.

M. ROSS: Si un inventaire doit être pris ou non.

M. MATTHEWS: Et vos vérificateurs ne peuvent rien de plus que de vous signaler le fait.

M. VAUGHAN: Je crois qu'il est raisonnable de dire que les vérificateurs ont, après tout, examiné nos comptes par rapport à nos stocks en magasin.

M. MATTHEWS: Oh! oui. Nous disons que cela est basé sur le grand livre ou livre des soldes, mais dans le passé l'inventaire a été fait.

M. ROSS: Je crois que c'est une excellente idée de prendre un inventaire. C'est une bonne chose pour le personnel du chemin de fer.

M. MATTHEWS: Nous ne faisons que vous rapporter les faits.

M. JACKMAN: Par rapport à la Canadian National (West Indies) Steamships Limited, il y a un article "Subventions à recevoir des colonies des Antilles conformément à l'accord commercial avec le Gouvernement du Dominion". Je ne suis pas familier avec les termes de cet accord. En 1942, vous avez inscrit au budget une somme de \$150,000 et vous avez touché \$192,520. Cette année, vous avez inscrit \$100,000. Quelle est la base générale de paiement, M. Vaughan?

M. VAUGHAN: Suivant l'accord commercial Canada-Antilles, il y a certaines îles, telles que Jamaïque, Trinité, Barbade, Guinée britannique, Bermudes, etc., qui ont versé de petites subventions pour que les vaisseaux fassent escale chez elles. En 1942, il nous a été impossible de faire escale à ces endroits et, en 1943, les arrêts seront encore probablement plus rares. Quelques-unes des îles qui versaient des subventions ont cru devoir les retirer, d'autres, les diminuer parce que nous ne faisons pas les arrêts mentionnés dans l'accord Canada-Antilles.

M. JACKMAN: C'est pour cette raison que j'ai posé la question. Si vous ne pouvez pas faire les arrêts aussi fréquemment qu'auparavant, les Antilles sont-elles liées par un accord formel ou est-ce que la Canadian National (West Indies) Steamships Limited peut effectuer les changements elle-même? Traitez-vous ces petites îles équitablement? C'est là où je veux en venir.

M. VAUGHAN: Nous les traitons aussi équitablement que possible. Naturellement, l'accord existe entre le Gouvernement canadien et les Antilles.

M. JACKMAN: C'est un accord formel que seul le ministère des Affaires extérieures peut modifier.

M. HANSON (Skeena): Hitler s'est occupé de cela l'an dernier.

M. VAUGHAN: Oui, cela a été approuvé par le parlement.

M. JACKMAN: Est-ce onéreux pour les Antilles?

M. VAUGHAN: Je ne doute pas que les Antilles souffrent jusqu'à un certain point, du fait qu'elles n'ont pas les fréquents services du passé.

M. JACKMAN: Voici où je veux en venir. Si les Antilles n'ont pas le service que nous comptons leur donner, ce qui peut-être était la base du contrat, sans mentionner combien d'arrêts nous ferions, paient-elles pour ce qu'elles ne reçoivent pas?

M. VAUGHAN: Je ne le crois pas. Je suis d'avis que ces îles ayant le service, sont chanceuses d'avoir les arrêts que nous faisons maintenant.

M. JACKMAN: Y a-t-il des îles qui paient et qui n'en ont pas pour la valeur de leur argent?

M. VAUGHAN: Non. Je ne crois pas qu'il y ait des îles qui paient et qui n'aient pas de service.

M. JACKMAN: Etes-vous prêt à déclarer qu'il n'existe pas d'île qui verse une subvention et qui ne reçoit, aujourd'hui, la valeur de son argent?

M. VAUGHAN: Je crois que les îles reçoivent toutes une bonne valeur, une valeur extraordinaire pour ce qu'elles versent.

M. McCULLOCH: Elles sont chanceuses qu'un paquebot fasse le service.

Le PRÉSIDENT: Le rapport est-il adopté?

M. HANSON (Skeena): Adopté.

Le PRÉSIDENT: Il y a le bilan. Est-il adopté.

Des MEMBRES: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Les pages 7 et 8.

M. McCULLOCH: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Les pages 9 et 10.

M. McCULLOCH: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Page 11.

Des MEMBRES: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Qui propose l'adoption du rapport?

M. HANSON (Skeena): Je propose l'adoption du rapport.

M. NICHOLSON: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: Alors nous avons terminé. Au nom des membres du Comité, je tiens à exprimer notre haute appréciation aux représentants du réseau des chemins de fer Nationaux pour leur patience et leur amabilité au cours de cette enquête.

M. VAUGHAN: Au nom des chemins de fer Nationaux et des autorités du réseau, je tiens à dire que nous avons grandement apprécié votre bienveillance et votre attention.

M. SHAW: Puis-je demander à M. Vaughan, monsieur le président, si les deux points que j'ai soulevés recevront attention et si j'aurai des nouvelles plus tard?

M. VAUGHAN: Oui.

M. GRAY: La réponse est "non".

M. SHAW: Il a déjà dit "oui".

Le PRÉSIDENT: Il reste une question à régler. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de convoquer une nouvelle assemblée. Il nous faut soumettre un rapport à la Chambre des Communes à ce sujet. Quel est votre désir à cet égard?

M. ROSS: Vous rédigez le rapport, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Cela dépend de vous. Je crois que j'aurai besoin d'aide.

M. GRAY: Je propose que le président, M. McCulloch, M. Shaw et M. Jackman composent le comité chargé de la rédaction du rapport.

M. ROSS: J'appuie la proposition.

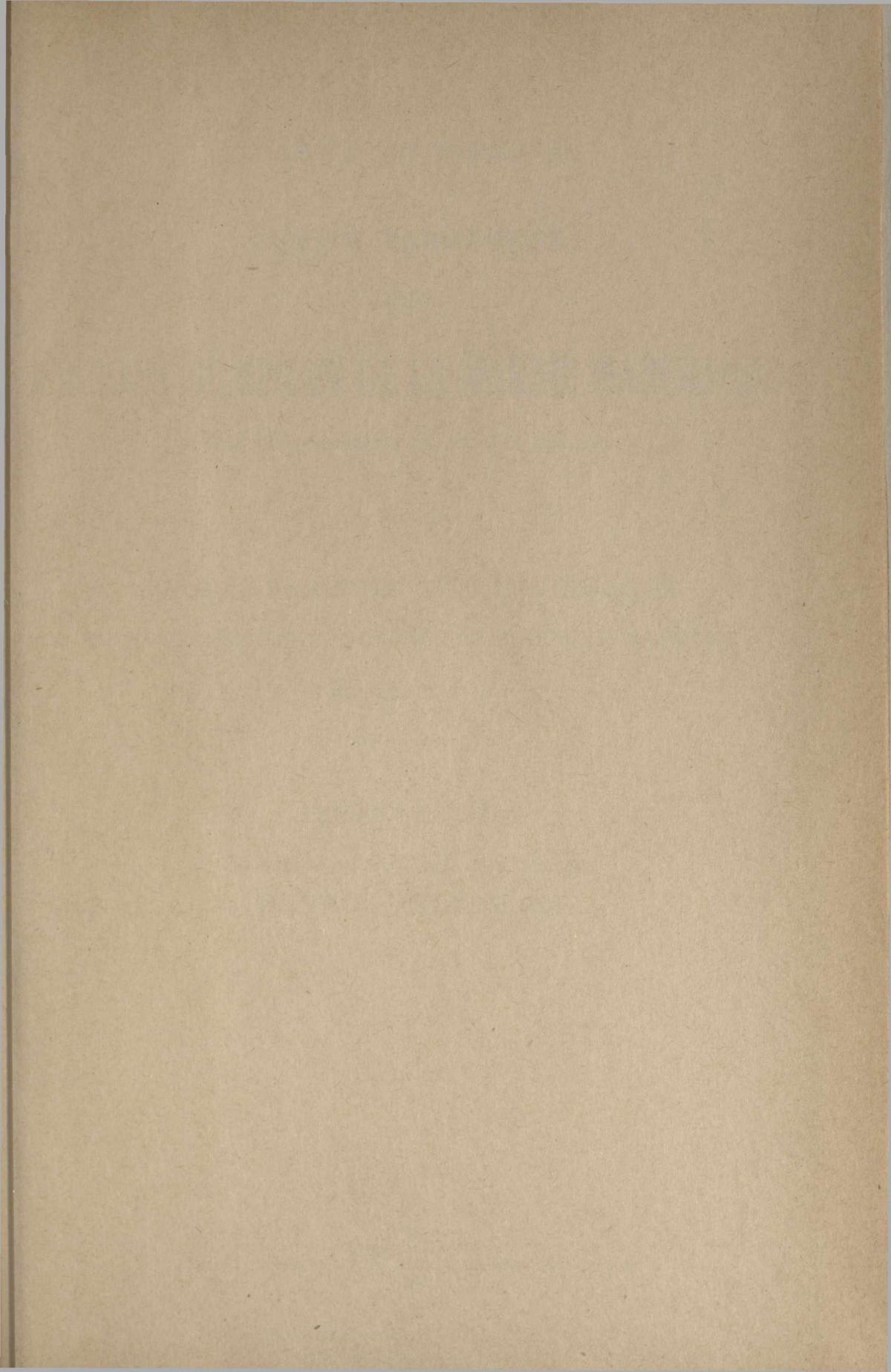
Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu la résolution. Est-ce votre désir?

La résolution est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Alors la résolution d'ajournement est dans l'ordre.

M. HANSON (Skeena): Je propose l'ajournement.

Le Comité s'ajourne à 5h. 40 de l'après-midi.





SESSION DE 1943

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

# CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Que l'État possède, exploite et contrôle

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

COMPRENANT LE TROISIÈME ET DERNIER RAPPORT

Fascicule n° 5

---

SÉANCES DU

MARDI 13 AVRIL 1943 et du

JEUDI 22 JUILLET 1943

---

## RAPPORT DE LA CHAMBRE

### TROISIÈME ET DERNIER RAPPORT

Le VENDREDI 23 juillet 1943.

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

### TROISIÈME ET DERNIER RAPPORT

Votre Comité note avec satisfaction les progrès sensibles et continuels des Lignes aériennes Trans-Canada et des Chemins de fer Nationaux du Canada. D'après les rapports, la situation de ces entreprises paraît être solide, saine et satisfaisante.

Votre Comité a constaté avec plaisir qu'en établissant le surplus annuel, le chemin de fer a débité le compte des frais d'exploitation des montants nécessaires pour créer les réserves suivantes:

Réserve pour réparations et renouvellements à effectuer plus tard .....	\$12,850,000
Réserve d'inventaire .....	3,839,000
Réserve pour amortissement de projets de guerre. ....	1,000,000

La plus grande partie de cet argent sera disponible pour les travaux de restauration d'après-guerre.

Votre Comité est heureux d'apprendre le remboursement d'une grande partie des actions perpétuelles de débetures du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et recommande que le chemin de fer s'efforce de réduire encore davantage le montant en cours de ces émissions perpétuelles de la dette consolidée.

Votre Comité a également étudié et approuvé le système de comptabilité de dépréciation du chemin de fer exposé dans le rapport, ainsi que les explications complémentaires fournies par les membres de l'administration et de la direction du chemin de fer au cours de leurs témoignages devant le Comité.

Un exemplaire des témoignages recueillis est déposé avec les présentes.

Le tout respectueusement soumis.

*Le président,*  
J. P. HOWDEN.

## PROCÈS-VERBAUX

Le MARDI 13 avril 1943.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle, se réunit à 11 heures du matin.

*Présents:* MM. Donnelly, Dubuc, Emmerson, Ferland, Hanson (*York-Sunbury*), Jackman, Lockhart, McCulloch, Michaud, Sanderson, Sissons.

Le secrétaire informe le Comité que le président, M. Howden, l'a averti qu'il lui serait impossible d'assister à la séance.

Sur proposition de l'honorable M. Michaud,

*Il est résolu:* Que M. Donnelly préside la séance.

Le président suppléant propose à l'étude du Comité un projet du troisième rapport à déposer à la Chambre.

Après une brève discussion, M. Hanson (*York-Sunbury*) propose que l'étude de ce projet de rapport soit remise à une date ultérieure et que le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

La motion est adoptée.

*Le secrétaire du Comité,*  
R. ARSENAULT.

---

Le JEUDI 22 juillet 1943.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle se réunit à 11 h. 30 du matin sous la présidence de M. Howden.

*Présents:* MM. Donnelly, Hanson (*Skeena*), Howden, Jackman, McCulloch, Michaud, Nicholson, Ross (*Middlesex-Est*), Sanderson, Sissons.

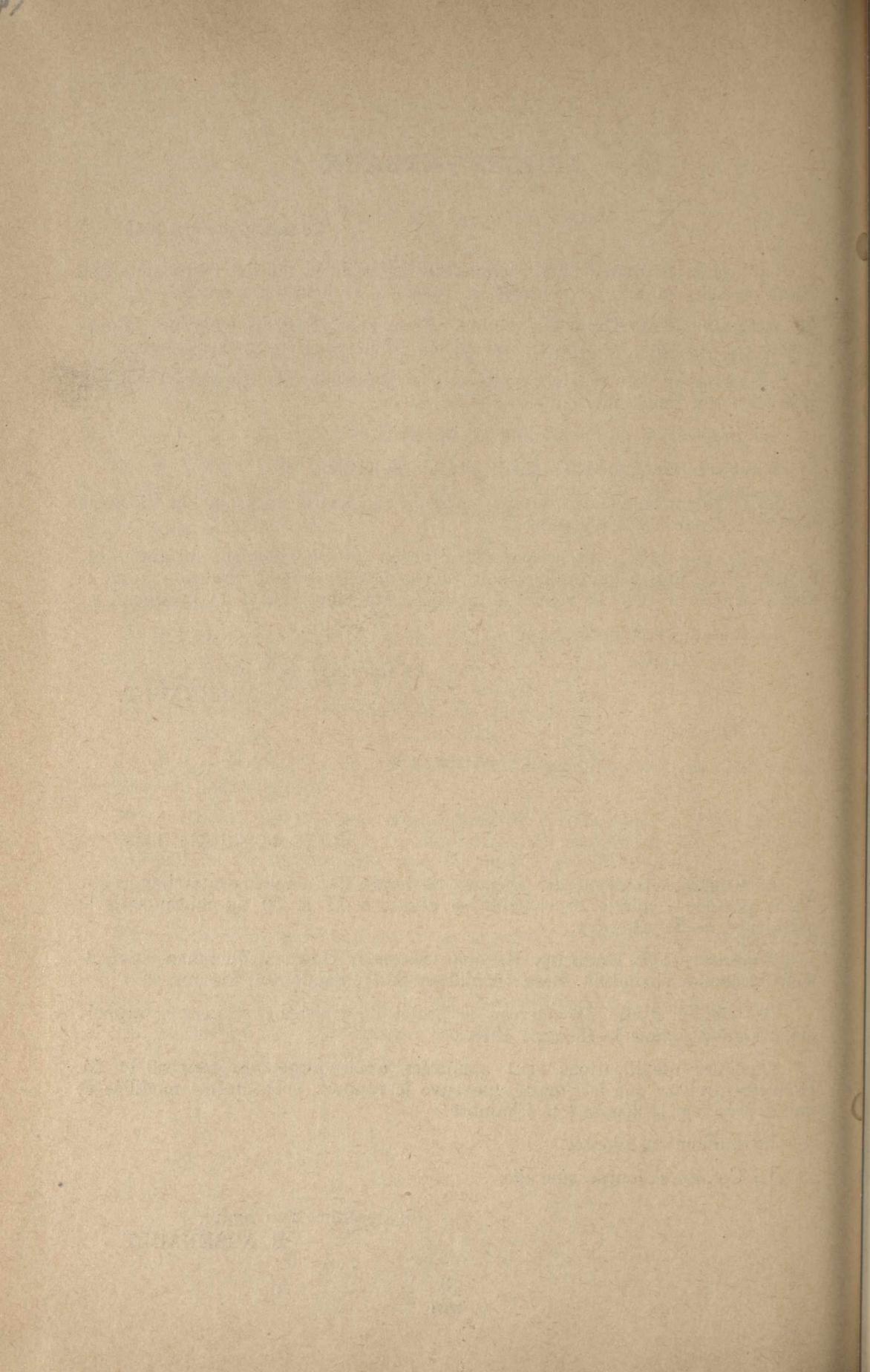
Le Comité étudie de nouveau le projet de troisième et dernier rapport qui lui a été soumis le 13 avril 1943.

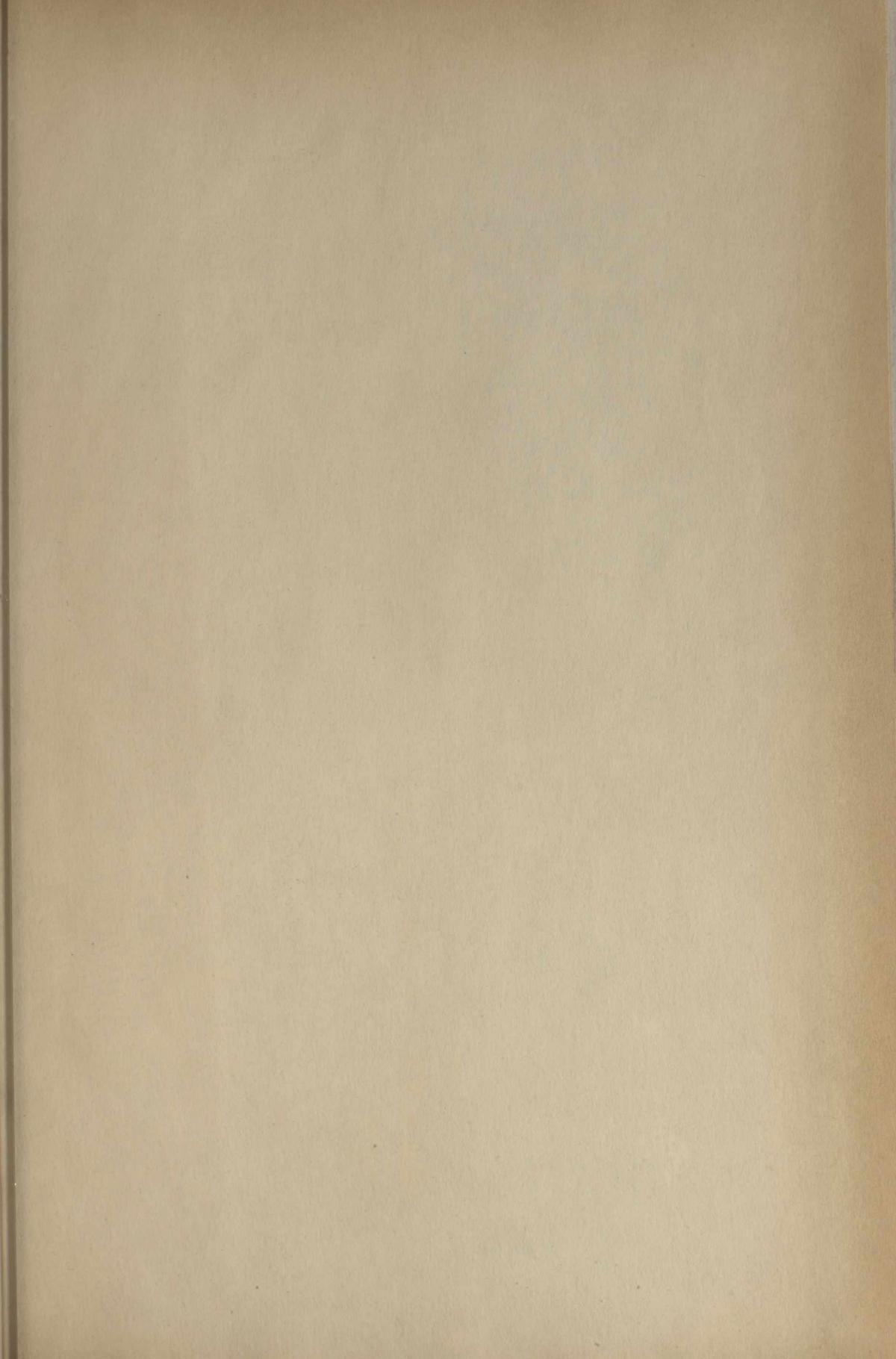
Quelques modifications sont apportées audit projet de rapport et M. Donnelly propose que le Comité approuve le rapport, en sa forme modifiée et que le président le dépose à la Chambre.

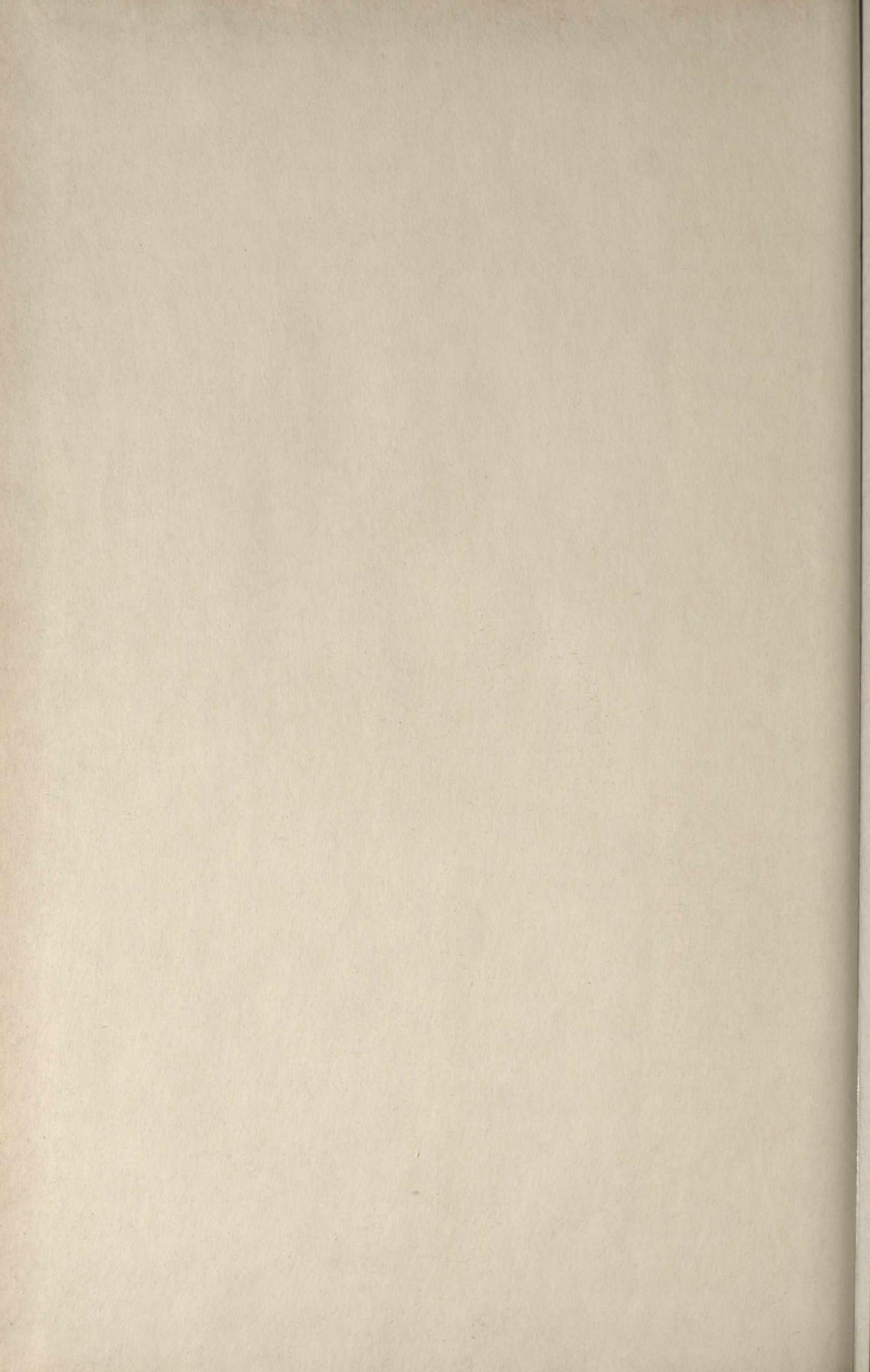
La motion est adoptée.

Le Comité s'ajourne *sine die*.

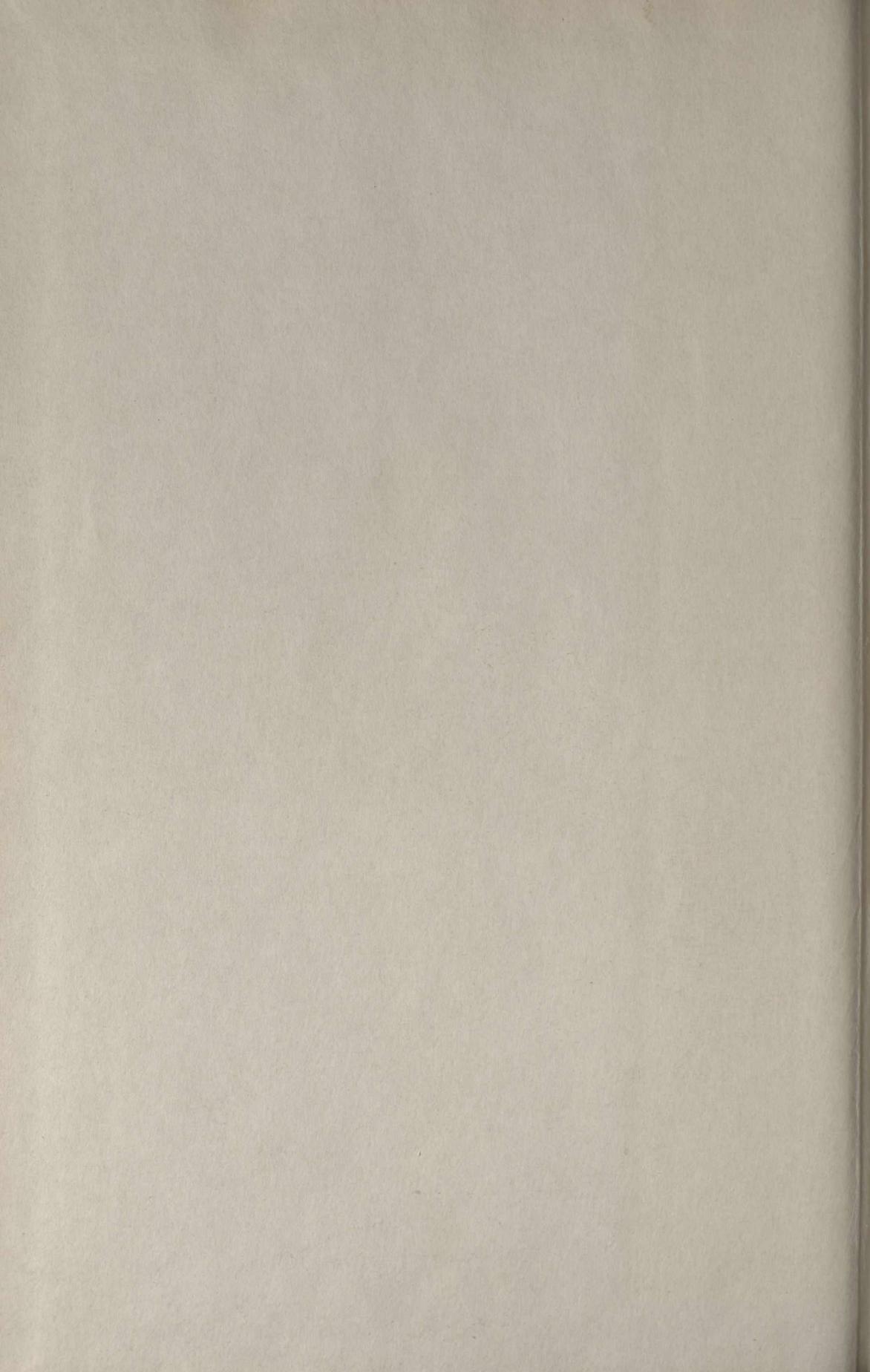
*Le secrétaire du Comité,*  
R. ARSENAULT.











Fellé par  
Harpell's Press Co-operative  
Gardonvale

