

J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. SESS. DES CHEMINS DE
H72 FER ET DE LA MARINE MAR-
1940 CHANDE ...
~~C44 Procès-verbaux et tém~~
A/

J

103

H72

1940

C44

A4

1875

1875

ANNUAIRE DE L'ÉTUDE ET DE LA MARINE MARCHANDE

Publié par le Comité de l'Étude et de la Marine Marchande

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

1875

SESSION DE 1940
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que le Gouvernement possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 1

SÉANCE DU JEUDI 27 JUIN 1940

SÉANCE DU JEUDI 4 JUILLET 1940

TÉMOINS:

- M. S. J. Hungerford, président, Chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. T. H. Cooper, contrôleur, Chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. W. M. Armstrong, chef adjoint des recherches et de l'expansion,
Chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. O. A. Matthews, vérificateur, George Touche & Co.
- M. D. B. Colyer, vice-président, Lignes aériennes Trans-Canada.
- M. W. F. English, adjoint du vice-président, Lignes aériennes Trans-Canada.

MEMBRES DU COMITÉ

J. P. HOWDEN, *président*

Messieurs

Bercovitch
Black (*Cumberland*)
Bradette
Donnelly
Dubuc
Emmerson
Ferland
Gray
Hansell
Hanson (*Skeena*)
Harris (*Danforth*)
Howden

Howe
Jackman
Lapointe (*Lotbinière*)
Lockhart
MacInnis
McCulloch
Maybank
Parent
Ross (*Middlesex-est*)
Sanderson
Sissons—23

Le secrétaire du Comité,
J. P. DOYLE.

ORDRES DE RENVOI
CHAMBRE DES COMMUNES

JEUDI 20 juin 1940.

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

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE,

JEUDI 27 juin 1940.

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

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE,

JEUDI 20 juin 1940.

Ordonné,—Que les crédits des chemins de fer et de la marine inclus dans le Budget des dépenses de 1940-41, déposés en Chambre le 23 mai 1940 soient transmis pour étude audit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE,

JEUDI 27 juin 1940.

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

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

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

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE,

VENDREDI 28 juin 1940.

Ordonné,—Que le budget annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada et de la marine marchande canadienne, déposé aujourd'hui, ainsi que les rapports annuels présentés à la Chambre le 17 mai 1940, soient transmis pour étude audit Comité en même temps que les crédits suivants:

445	Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, Canadien-National, lignes de l'est.....	\$ 2,000,000 00
446	Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, lignes autres que celles du Canadien-National	800,000 00
458	<i>Canadian National (West Indies) Steamships, Limited</i> , avances sur le capital.....	21,000 00
459	Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.....	15,000,000 00
460	Bac transbordeur et termini de l'Île du Prince-Edouard.....	327,000 00

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE,

VENDREDI 5 juillet 1940.

Ordonné,—Que le nom de M. Emmerson soit substitué à celui de M. Hill sur ledit Comité.

Ordonné,—Que le nom de M. Jackman soit substitué à celui de M. Diefenbaker sur ledit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE,

RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le 27 juin 1940.

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

PREMIER RAPPORT

Votre Comité 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 effet l'application de l'article 64 du Règlement.
2. Qu'il soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.
3. Que le quorum du Comité soit réduit de 12 à 8 membres.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
J. P. HOWDEN.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 27 juin 1940.

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

Membres présents: MM. Black (*Cumberland*), Bradette, Donnelly, Ferland, Hansell, Hanson (*Skeena*), Howden, Lockhart, MacInnis, McCulloch, Parent, Ross (*Middlesex-Est*) et Sanderson—(13).

Des nominations pour la présidence ayant été sollicitées, M. Ross (*Middlesex-est*) propose, appuyé par M. Ferland, que M. Howden soit élu président. Nulles autres nominations étant soumises, M. Howden est élu unanimement. Il prend le fauteuil et remercie le Comité de l'honneur qui lui est conféré.

M. Hanson (*Skeena*) propose, appuyé par M. McCulloch,

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

M. Ferland propose, appuyé par M. Hanson (*Skeena*),

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

M. Bradette propose, appuyé par M. Donnelly,

Que le quorum soit réduit de 12 à 8 membres.—Adoptée.

Sur motion de M. Lockhart, le Comité s'ajourne à 11 heures 40 du matin pour se réunir de nouveau sur convocation par le président.

JEUDI 4 juillet 1940.

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

Membres présents: MM. Bercovitch, Black (*Cumberland*), Donnelly, Ferland, Gray, Hansell, Hanson (*Skeena*), Howden, Lapointe (*Lotbinière*), MacInnis, McCulloch, Ross (*Middlesex-est*), Sanderson et Sissons—(14).

Sont aussi présents: M. S. J. Hungerford, président des chemins de fer Nationaux du Canada; M. R. C. Vaughan, vice-président des chemins de fer Nationaux du Canada; M. T. H. Cooper, contrôleur; M. W. M. Armstrong, chef adjoint des recherches et de l'expansion; le colonel V. I. Smart, sous-ministre des Transports; M. A. V. Franklin, vérificateur des chemins de fer, ministère des Transports; M. O. A. Matthews, de George A. Touche & Co., vérificateurs; M. D. B. Colyer, vice-président, Lignes aériennes Trans-Canada, M. W. F. English, adjoint du vice-président, Lignes aériennes Trans-Canada, et M. C. P. Edwards, chef du service de l'Air, ministère des Transports.

Le Comité étudie les rapport des chemins de fer Nationaux du Canada, de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Ltd.*, des Lignes aériennes Trans-Canada, le rapport de George A. Touche & Co., vérificateurs, et du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.

À midi cinquante, sur motion de M. Donnelly, la séance est suspendue jusqu'à quatre heures de l'après-midi.

La séance est reprise à quatre heures, sous la présidence de M. Howden.

Membres présents: MM. Bercovitch, Black (*Cumberland*), Donnelly, Ferland, Hansell, Hanson (*Skeena*), Howden, Lapointe (*Lotbinière*), Lockhart, McCulloch, Ross (*Middlesex-est*), Sanderson et Sissons.—(13).

Le Comité poursuit l'étude des rapports susmentionnés.

A la demande de M. Hansell, les employés supérieurs présents sont présentés au Comité.

A 5 heures 50, sur motion de M. Ross (*Middlesex-est*), la séance est suspendue jusqu'à huit heures du soir.

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

Membres présents: MM. Bercovitch, Black (*Cumberland*), Donnelly, Ferland, Gray, Harris (*Danforth*), Howden, Howe, Lapointe (*Lotbinière*), Lockhart, McCulloch, Maybank, Ross (*Middlesex-est*), Sanderson, et Sissons.—(15).

Le Comité poursuit l'étude des rapports susmentionnés.

Sur motion de M. Harris, il est

Ordonné,—Que des fonctionnaires supérieurs du ministère des Postes assistent à la prochaine séance et fournissent des renseignements sur les contrats du courrier aérien.

M. Lockhart propose:

Que les frais administratifs et les traitements des fonctionnaires supérieurs et des employés des Lignes aériennes Trans-Canada soient communiqués aux membres du Comité à huis clos.—Adoptée sur division.

Le Comité siège alors à huis clos.

A 10 heures 5 du soir, sur motion de M. Gray, le Comité s'ajourne au mardi 9 juillet à onze heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
J. P. DOYLE.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES, Salle 277,

Le 4 juillet 1940.

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, le présent Comité a pour but, si je comprends bien, d'étudier brièvement le budget des chemins de fer, de la marine marchande et des lignes aériennes appartenant à l'Etat. Les modifications subies par la députation ont fait disparaître bon nombre des anciens membres du Comité mais il en reste encore assez pour qu'il s'acquitte plutôt bien de sa tâche. Par suite de la nature de la session et pour une raison ou une autre, je crois désirable, sans trop abréger nos travaux, de les terminer le plus rapidement possible.

Je crois qu'aux séances antérieures du Comité, on a procédé, disons, dans un ordre régulier. Dans le passé on a pris pour habitude d'étudier d'abord le rapport annuel du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada. Je suis à vos ordres. Si la façon ci-dessus de procéder agréée aux désirs du Comité nous l'adopterons et nous suivrons le texte du rapport que l'un des fonctionnaires de la compagnie va nous lire.

M. Armstrong va lire le rapport.

M. ARMSTRONG:

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MONTREAL, 19 mars 1940.

L'honorable monsieur C. D. HOWE,
Ministre des Transports,
Ottawa.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Conformément aux articles 14 et 15 de la Loi *Canadien-National—Pacifique-Canadien* 1936, le Conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le rapport de l'exercice 1939:

RÉSULTAT DE L'EXPLOITATION

Recettes d'exploitation	\$203,820,186 62	\$182,241,722 93	\$21,578,463 69
Frais d'exploitation	182,965,768 18	176,175,311 78	6,790,456 40
Recettes nettes d'exploitation	\$ 20,854,418 44	\$ 6,066,411 15	\$14,788,007 29
Autres revenus nets et profits et pertes	10,219,395 11	9,615,459 68	603,935 43
Revenu net disponible pour les intérêts	\$ 10,635,023 33	\$ 3,549,048 53	\$14,184,071 86
Service de la dette due au public	49,814,377 90	49,839,022 58	24,644 68
Intérêt sur les prêts de l'Etat	916,165 01	926,124 86	9,959 85
Déficit de caisse	\$ 40,095,519 58	\$ 54,314,195 97	\$14,218,676 39

Le PRÉSIDENT: Je puis dire pour la gouverne du Comité que les membres pourront interrompre la lecture en tout temps afin d'étudier les points qui les intéressent.

M. ARMSTRONG:

Recettes d'exploitation

Les recettes d'exploitation se sont élevées à \$203,820,187, en augmentation de \$21,578,464 ou de 11.84 p. 100 sur les chiffres de l'année précédente. Ce total annuel est le plus élevé depuis 1930. Ce serait une erreur d'attribuer toute

l'augmentation de trafic à la guerre; de fait, l'augmentation a été progressive au cours de l'année. Le revenu total durant le premier trimestre a été à peu près le même qu'en 1938; pendant les autres, il a augmenté dans la proportion de 11.9, 14.7 et 18.6 p. 100. L'augmentation sur les lignes du Réseau aux Etats-Unis a été de 19.9 p. 100 et au Canada, de 10.5 p. 100.

Les recettes résultant du transport des marchandises ont augmenté de \$20,485,407 ou de 14.6 p. 100. On trouvera aux pages 24 et 25 un tableau détaillé des marchandises transportées. La récolte de blé de 1939 n'ayant été excédée que par celle de 1928, nous avons transporté 1,437,554 tonnes de grain de plus que l'an dernier. De grosses augmentations ont aussi été enregistrées dans le transport de l'antracite et du charbon bitumineux, du bois, du fer et de l'acier, des automobiles et accessoires, et des autres produits manufacturés.

Les recettes du service des voyageurs ont diminué de 1.5 p. 100; celles provenant des postes ont augmenté de 1.4 p. 100 et celles des messageries, de 13.4 p. 100. Les recettes des télégraphes ont diminuée de 3.8 p. 100.

Frais d'exploitation

Les frais d'exploitation se sont élevés à \$182,965,768, en augmentation de \$6,790,456 ou de 3.85 p. 100. Cette augmentation paraît minime quand on la compare à celle des recettes d'exploitation qui s'est élevée à \$21,578,464. Le coefficient d'exploitation a été de 89.77 p. 100, soit le meilleur depuis 1929. Le gros de l'augmentation figure aux postes "Entretien et Transport" et découle d'un plus fort trafic. Les frais d'entretien des propriétés et du matériel ont augmenté de \$3,724,000 ou de 4.93 p. 100 et ceux du Transport de \$2,679,000 ou de 3.11 p. 100. Les propriétés et le matériel ont été bien entretenus. La relation entre les frais de transport et les recettes est la meilleure depuis 1929. Ce résultat a été obtenu malgré une dépense additionnelle de \$357,000 pour l'enlèvement de la neige, un débit de \$583,000 pour réforme de matériel, une augmentation de \$222,000 pour les pensions, une somme de \$622,000 pour le rétablissement des salaires et une autre de \$433,000 pour services de protection pendant la guerre.

M. BERCOVITCH: Ne conviendrait-il pas que nous discussions ce rapport paragraphe par paragraphe à mesure de sa lecture, parce que s'il est lu en entier, à la fin nous ne pourrions faire autre chose que de l'adopter?

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité peuvent interrompre à leur gré.

M. BERCOVITCH: Je ne veux pas interrompre, mais à mon sens il serait plus avantageux pour le Comité de discuter le rapport paragraphe par paragraphe. Je crois que le Comité devrait adopter ce principe au cas où ses membres voudraient discuter quelque point à la fin d'un paragraphe, ou poser des questions. Si nous agissions ainsi, cela serait bien plus avantageux, parce qu'à mesure que la lecture avance, je suis sûr que nous en aurons oublié passablement après dix ou douze pages. Alors, si nous voulons poser des questions il faut revenir en arrière.

M. ROSS: Il n'y a pas grand'chose à lire en omettant les tableaux.

M. BERCOVITCH: J'énonce simplement une suggestion.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'on a toujours lu le rapport dans le passé et que les membres du Comité ont fait des questions ensuite.

M. BERCOVITCH: Y aurait-il quelque explication du...

Le PRÉSIDENT: Quel est le désir du Comité à cet égard? Allons-nous procéder comme nous avons commencé? Il y a beaucoup de terrain à couvrir.

M. MACINNIS: Si le lecteur s'arrêtait après chaque paragraphe et demandait si quelqu'un voulait poser des questions, je crois que cela nous irait très bien.

Le PRÉSIDENT: Très bien. A-t-on des questions à poser sur ce qui précède?

M. BERCOVITCH: Y a-t-il quelque explication du fléchissement des recettes-voyageurs? Il semble y avoir eu une légère diminution. Où en est l'explication? Pouvez-vous en donner quelque explication au Comité?

M. ARMSTRONG: Ces recettes sont environ les mêmes que celles de l'année précédente avec une baisse de 1.5 p. 100, soit environ \$280,000 sur environ \$18,000,000. Le nombre des voyageurs n'a guère varié. La diminution s'est établie à 1.4 p. 100; celle des voyageurs-milles à 1.8 p. 100.

M. BERCOVITCH: Je sais que ce sont les chiffres donnés. Pouvez-vous donner une raison de cette diminution? J'avoue qu'elle n'est pas importante, mais pouvez-vous nous dire pourquoi il y a eu diminution? Toutes les autres opérations, trafic, etc., se sont traduites par des relèvements. La diminution des recettes-voyageurs a-t-elle été causée par la concurrence?

M. DONNELLY: Transport aérien.

M. ARMSTRONG: Un certain nombre de facteurs ont influé sur ces recettes. Le premier, naturellement, est l'automobile—l'autobus n'a pas produit beaucoup d'effet. Dans une certaine mesure, en tout cas, les lignes aériennes ont diminué les recettes-voyageurs des chemins de fer.

M. DONNELLY: Les services d'autobus?

M. ARMSTRONG: Oui, ils les ont fait baisser dans une certaine mesure. Je dirais que leur fléchissement doit surtout être attribué aux automobiles des particuliers.

M. BERCOVITCH: Il ne s'agirait pas de quelque infériorité de matériel?

M. ARMSTRONG: Non. Le matériel de 1939 était supérieur à celui de 1938. Nos services de trains-voyageurs ont été meilleurs, si possible. La diminution n'est pas due à la détérioration des services de transport par chemin de fer.

M. McCULLOCH: Je serais d'avis que les lignes aériennes y ont contribué jusqu'à un certain point.

M. ARMSTRONG: Dans une certaine mesure.

M. DONNELLY: S'est-il produit quelque augmentation des voyageurs-milles?

M. ARMSTRONG: Non, il a été presque exactement le même. Notre moyenne en 1939 a été de 86.3 et de 86.7 en 1938. C'est presque la même, un tout petit peu moins.

M. BERCOVITCH: Vous avez dit que les frais d'exploitation ont augmenté de \$6,790,000. Vous avez caractérisé cette augmentation de modeste. Elle peut être très modeste...

M. HUNGERFORD: Il faut la considérer en relation avec notre volume d'affaires. Il s'est accru de \$21,000,000.

Le PRÉSIDENT: Les explications sont au bas de la page.

M. SANDERSON: Vous avez dit que les rétablissements de salaires ont coûté \$622,000. Quelle en est l'explication?

M. HUNGERFORD: Je crois que le facteur principal a été l'augmentation dans les salaires de la main-d'œuvre courante. Certains des salaires qui avaient été réduits ont été rétablis. Ils l'ont été plus ou moins progressivement, mais le rétablissement a été complété l'année dernière.

M. GRAY: Le bordereau des pensions accuse une augmentation de \$222,000. Insistez-vous encore pour que les cheminots soient mis à leur retraite sans exception à l'âge de la retraite? Y a-t-il des exceptions à cette règle?

M. HUNGERFORD: Je n'ai pas très bien saisi.

M. GRAY: Insistez-vous pour que les employés prennent leur retraite à l'âge de la retraite sans aucune exception?

M. HUNGERFORD: Telle a été la règle, mais l'état de guerre a amené quelques exceptions.

M. GRAY: J'appartiens au Comité depuis quelque temps. Je m'occupe de cette question depuis longtemps. Pendant des années j'ai tenté de convaincre les fonctionnaires des chemins de fer que lorsque les employés atteignent l'âge de la retraite ils doivent la prendre sans aucune exception. Sous réserve de la guerre, est-ce la règle finale maintenant?

M. HUNGERFORD: Vu l'état de guerre, je ne crois pas que nous puissions dire catégoriquement que tout est immuable, mais c'est la règle générale.

M. HANSELL: Cela ne dépendrait-il pas beaucoup des années de service de l'employé? Un homme ne reçoit pas toujours de pension lorsqu'il atteint l'âge de la retraite.

M. DONNELLY: Quel est cet âge?

M. HANSELL: Soixante-cinq ans.

M. HUNGERFORD: L'âge de la retraite est de soixante-cinq ans.

M. HANSELL: Il peut arriver qu'un employé ait travaillé pendant quinze ou vingt ans sans avoir droit à la pension.

M. DONNELLY: Combien la compagnie compte-t-elle maintenant d'employés de plus de soixante-cinq ans? En avez-vous une idée?

M. COOPER: Nos employés dans l'ensemble prennent tous leur retraite à soixante-cinq ans. J'en sais six qu'on a conservés après soixante-cinq ans. Leur nombre est pour ainsi dire négligeable.

M. GRAY: Ceci soulève l'autre question—je crois qu'il convient de la traiter maintenant—celle des employés retraités et pensionnés, certains d'entre eux avec de très fortes pensions, qui prennent d'autres emplois. Quelle est l'attitude de la compagnie à leur égard; j'entends surtout ceux retraités avec des pensions de \$5,000 par année qui acceptent d'autres emplois?

M. HUNGERFORD: Cette permission a été accordée dans certains cas.

M. GRAY: Pourquoi?

M. HUNGERFORD: Parfois on a besoin d'eux et parfois cela leur permet de gagner quelques dollars de plus.

M. BERCOVITCH: Il n'y a rien de vraiment répréhensible à cela.

M. HUNGERFORD: Ils doivent y être autorisés.

M. BERCOVITCH: Après tout, c'est son propre argent que l'employé reçoit comme pension.

M. GRAY: Eu égard à l'effort de guerre, ne croyez-vous pas que ceux qui reçoivent de grosses pensions pourraient être rétribués un dollar par année au lieu d'obtenir d'autres emplois?

M. HUNGERFORD: Ma foi, c'est une question d'opinion. Je l'ignore. Tout dépend de ce qu'ils font.

M. SANDERSON: Vous parlez des fonctionnaires, n'est-ce pas, monsieur Gray?

M. GRAY: Oui. Je n'ai pas peur de nommer ceux à qui je pense. J'ai à l'esprit M. W. A. Kingsland, ancien gérant général de la région centrale, qui doit avoir une grosse retraite et qui est maintenant à l'emploi de la *Dufferin Construction Company* comme coulissier, ou appelez cela comme vous voudrez.

M. HUNGERFORD: M. Kingsland a demandé et obtenu la permission l'hiver dernier de se livrer temporairement à un certain travail. Depuis, je crois que la situation a beaucoup changé et qu'il occupe un emploi plus responsable. Mais j'apprends qu'il est en quelque sorte au service de l'Etat. Je crois que ce dernier a pris possession de la propriété et que M. Kingsland aide à l'administrer.

M. GRAY: Quel est le chiffre de sa pension?

M. HUNGERFORD: Je ne saurais vous le dire pour l'instant.

M. COOPER: Je puis vous le fournir.

M. HUNGERFORD: Environ \$6,000, je crois.

M. BERCOVITCH: Combien de temps a-t-il été au service de la compagnie avant sa mise à la retraite?

M. HUNGERFORD: Encore une fois, je parle de mémoire, mais environ trente-huit ans si j'ai bonne souvenance.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, j'aurais une proposition à vous faire. J'ai l'oreille assez dure et je crois que M. Hungerford est un peu dans mon cas. Certaines questions me parviennent assez difficilement. Je prierais les députés de bien vouloir parler un peu plus haut.

M. BERCOVITCH: Je m'engage à parler un peu plus haut, monsieur le président.

M. MACINNIS: M. Hungerford aurait-il l'obligeance de parler un peu plus haut? Nous ne pouvons pas l'entendre d'ici.

M. HUNGERFORD: Je vais m'y appliquer.

M. GRAY: Vous dites que l'on accorde rarement la permission, que ce n'est que dans des circonstances spéciales que les employés retraités sont autorisés à occuper un autre emploi?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. GRAY: Dans des circonstances exceptionnelles.

M. SMART: Vous connaissez la position de la *Dufferin Construction Company*, M. Gray?

M. GRAY: Oui, présentement, mais non il y a quelques mois.

M. SMART: Vous savez à qui appartiennent les actions ayant droit de vote dans cette compagnie.

M. GRAY: Parfaitement.

M. SMART: Le gardien a imposé le séquestre, de sorte que pour l'instant les actions ordinaires de la *Dufferin Construction Company* sont aux mains de l'Etat.

M. GRAY: En effet. Mais vous ne pouvez contourner la question de cette manière, monsieur Smart. M. Kingsland est entré dans ses fonctions bien longtemps avant le séquestre.

M. SMART: Non. Je ne parle pas des rapports de M. Kingsland avec cette compagnie. Je désirais simplement savoir si vous compreniez bien que la *Dufferin Construction Company* qui, en ce moment, travaille pour nous, appartient en réalité à l'Etat.

M. GRAY: A présent.

M. SMART: Oui, à présent.

M. DONNELLY: Il me semble parfaitement injuste qu'une personne qui touche une pension de \$6,000 par an de l'Etat, reste au service de l'Etat et touche un traitement en même temps.

M. McCULLOUGH: Quel était son traitement approximatif avant sa mise à la retraite?

M. SMART: \$18,000, je crois.

M. HUNGERFORD: \$16,000 ou \$17,000 ou quelque chose d'approchant.

M. McCULLOUGH: Un homme comme M. Kingsland qui a vécu sur un pied de \$15,000 à \$16,000 trouverait assez difficile de vivre avec une pension de \$6,000 par an.

M. HUNGERFORD: J'ai déduit de mes entretiens avec M. Kingsland qu'il désirait beaucoup avoir une occupation et que le temps lui semblait bien long sans rien faire. Il a toujours été très actif et il souffrait beaucoup de se voir réduit à l'oisiveté.

M. DONNELLY: Il a une belle occasion de se rendre utile à raison d'un dollar par an comme tant d'autres à présent pendant l'effort de guerre. Il touche une pension de \$6,000 par an.

M. BERCOVITCH: L'a-t-on jamais prié de faire sa part dans le travail de guerre? Monsieur le président, je dis qu'en principe un homme gagne sa pension, qu'il n'est pas mis à la retraite sans que l'Etat ne juge ou n'ait jugé qu'il a rendu pendant qu'il était employé par l'Etat, des services qui lui donnent droit à sa pension. En d'autres termes, c'est exactement comme si on avait retenu sur son traitement hebdomadaire ou mensuel une certaine somme qui s'est accumulée, ce qui fait qu'après trente ans il a droit à un certain montant. A mon avis, c'est le principe général.

Le PRÉSIDENT: A votre avis donc, son temps lui appartient.

M. BERCOVITCH: Il est libre de ses actes une fois retraité. Il m'est parfaitement étranger. Je n'ai jamais entendu parler de lui avant aujourd'hui. Toutefois si on lui offrait de faire sa part dans l'effort de guerre et s'il refusait, il aurait bien mauvaise grâce; cependant je doute fort qu'il refuse. Il serait probablement très content d'accepter.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous disposés à passer sur ce point ou tenez-vous à faire des réserves?

M. BERCOVITCH: Il importe fort peu en vérité. Je ne vois pas l'utilité de s'arrêter trop longtemps sur cette question, à moins que M. Gray n'ait quelque chose à ajouter.

M. GRAY: Je n'ai rien à dire de plus.

M. MACINNIS: Le Comité pourrait-il se procurer une liste des retraités qui occupent des emplois quelque part mais surtout pour le compte de l'Etat ou pour les chemins de fer?

Le PRÉSIDENT: Nous allons en prendre note.

M. HUNGERFORD: Nous pouvons nous procurer ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: Parfait alors. Nous allons continuer.

M. ARMSTRONG: Je vais prendre au haut de la page 5.

Autres revenus et profits et pertes

Les comptes groupés sous ce titre sont supérieurs de \$603,935 à ceux de 1938. Cette augmentation est due aux plus grosses provisions portées dans les comptes pour la réforme de divers édifices, voies de garage, etc., qui n'ont pas été remplacés.

Les impôts ont atteint \$7,095,147 contre \$6,946,873 en 1938. Ces chiffres ne comprennent pas la taxe de vente ajoutée au coût du matériel, qui s'élève à \$3,171,500 en 1939.

Les revenus des hôtels ont augmenté de \$186,629 par rapport à 1938; et, déduction faite des frais d'exploitation et des impôts, le revenu net d'exploitation est de \$302,363, soit une augmentation de \$76,350 sur 1938.

Le PRÉSIDENT: A-t-on des questions à poser? Je crois devoir déduire que l'augmentation de revenu provient du Château Laurier?

M. ARMSTRONG: Pas complètement.

M. BERCOVITCH: J'y ai été de quelque argent.

M. HUNGERFORD: Le *Nova Scotian* a parfaitement réussi, et le *Jasper Park Lodge* encore mieux.

Le PRÉSIDENT: Et que dire de votre grand hôtel de la côte?

M. HUNGERFORD: Il n'a été ouvert que le 25 mai.

Le PRÉSIDENT: En effet. Passons maintenant à l'alinéa suivant.

M. ARMSTRONG: Vient ensuite "Service des intérêts".

Service des intérêts

Le chiffre global nécessaire pour le service des intérêts sur la dette fondée aux mains du public en 1939 est de \$49,814,377, soit \$24,645 de moins qu'en 1938.

Les versements d'intérêts à l'Etat sur les emprunts temporaires pour immobilisations sont de \$916,165, soit \$9,959 de moins qu'en 1938.

Il est à noter que depuis 1932, alors qu'il a été décidé de se procurer le capital requis par des emprunts publics, la dette capitale du réseau (y compris les avances temporaires de l'Etat) a été augmentée de \$32.3 millions, soit une augmentation d'environ \$4,000,000 par année pendant 8 ans. Au cours de cette période, le réseau a contracté pour \$319 millions d'emprunts publics, mais d'autre part il a racheté \$332 millions d'obligations. Comme résultat de ces opérations financières effectuées à de meilleurs taux d'intérêt les charges fixes du Réseau en 1939, comparées à celles de 1931 et comprenant les intérêts sur le capital additionnel de \$32.3 millions, accusent une diminution de \$5,643,000.

M. HANSELL: A propos de l'alinéa 1, je désirerais savoir le chiffre total de la dette fondée.

M. COOPER: \$1,263,000,000. Le détail s'en trouve aux pages 19 et 20 du rapport.

Le PRÉSIDENT: On y arrivera plus tard, je crois.

M. HANSELL: Ce détail donne-t-il le chiffre des obligations perpétuelles? Je ne l'ai pas encore regardé.

M. COOPER: Oui, de même que les taux d'intérêt.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser? Si non, nous allons continuer.

M. DONNELLY: Puis-je remonter au haut de la page? Nous fournira-t-on un compte des profits et pertes pour chacun de ces hôtels répartis à travers le pays ou un état de leur situation? Allons-nous aborder ce chapitre tout de suite ou attendre à plus tard?

M. ARMSTRONG: Nous pouvons fournir tous ces renseignements. Nous pouvons déposer un état.

M. DONNELLY: Oui. A mon avis, nous devrions avoir un état pour tous les hôtels répartis par le pays pour connaître leur situation.

M. ARMSTRONG: Nous avons une documentation sur les recettes, les frais et les impôts. Sera-ce suffisant?

M. DONNELLY: Oui.

M. HUNGERFORD: Cela vous irait—, n'est-ce pas, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. ARMSTRONG: Nous pouvons déposer un état.

Le PRÉSIDENT: Nous aimerions à laisser sur la table un mémoire à ce sujet. Vous ne désirez pas l'avoir tout de suite, n'est-ce pas, monsieur Donnelly?

M. DONNELLY: Non; pas tout de suite.

M. ARMSTRONG: Il est tout prêt. Nous pouvons donc le déposer au dossier.

M. DONNELLY: Parfait.

M. ARMSTRONG: Nous l'avons ici.

Etat sur les hôtels fourni par M. Armstrong:

HÔTELS—RECETTES D'EXPLOITATION

	1939	1938	Profit ou perte
Etat 502, recettes d'exploitation des hôtels.....	\$3,331,303 03	\$3,144 674 00	\$186,629 03
Etat 534, frais d'exploitation des hôtels.....	2,901,439 17	2,784,021 04	117,418 13
Etat 535, impôts sur les hôtels.....	127,500 27	134,639 21	7,138 94
Profit ou perte, chiffre net.....	\$ 302,363 59	\$ 226,013 75	\$ 76,349 84

HÔTELS

	1939	Recettes	Frais	Impôts	Net			
Charlottetown	\$	90,490 93	\$	89,561 74	\$	3,637 48	\$	2,708 29
Pictou Lodge		17,463 02		16,412 30		212 40		838 32
Nova Scotian		340,485 02		294,922 96		11,100 50		34,461 56
Château Laurier		1,242,045 52		953,935 36		60,153 53		227,956 63
Prince Arthur		150,619 25		136,504 05		4,494 41		9,620 79
Minaki Lodge		49,689 33		45,126 47		.....		4,562 86
Fort Garry		362,073 39		350,790 49		26,606 92		15,334 02
Prince Edward		98,746 70		99,891 24		3,273 53		4,418 07
MacDonald		403,309 59		379,967 87		14,137 56		9,204 16
Jasper Park Lodge.....		345,111 36		284,921 07		3,060 00		57,130 29
Bessborough		231,268 92		249,405 62		823 94		18,960 64
		<u>\$3,331,303 03</u>		<u>\$2,901,439 17</u>		<u>\$ 127,500 27</u>		<u>\$302,363 59</u>
1938								
Charlottetown	\$	85,299 94	\$	85,029 82	\$	3,637 48	\$	3,367 36
Pictou Lodge		17,382 88		16,746 86		305 00		331 02
Nova Scotian		311,978 17		286,357 40		11,071 18		14,549 59
Château Laurier		1,158,537 84		927,958 88		62,285 45		168,293 51
Prince Arthur		156,618 49		131,712 05		5,504 34		19,402 10
Minaki Lodge		51,896 80		49,844 07		162 00		1,890 73
Fort Garry		346,474 81		338,583 13		26,305 18		18,413 50
Prince Edward		91,839 39		95,888 48		3,972 12		8,021 21
MacDonald		408,460 90		367,050 86		15,071 79		26,338 25
Jasper Park Lodge.....		291,977 90		237,878 89		4,631 80		49,467 21
Bessborough		224,206 88		246,970 60		1,692 87		24,456 59
		<u>\$3,144,674 00</u>		<u>\$2,784,021 04</u>		<u>\$ 134,639 21</u>		<u>\$226,013 75</u>

Le PRÉSIDENT: Allons-nous maintenant pouvoir passer à autre chose? Je vais prier M. Armstrong de bien vouloir continuer la lecture.

M. ARMSTRONG: Il s'agit maintenant des déficits de caisse.

Déficits de caisse

Les recettes nettes d'exploitation pour 1939 se sont élevées à \$20,854,418, ce qui constitue une amélioration de \$14,788,007 sur l'année précédente. Après paiement des charges fixes et autres (à l'exclusion de celles inscrites au poste "Part de Propriétaire" en vertu de la *Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937*), le déficit pour l'année a été de \$40,095,519 soit une amélioration de \$14,218,676 sur les chiffres de 1938. On en trouvera le détail dans les comptes annexés au rapport.

Le PRÉSIDENT: Si l'on n'a pas de questions à poser à ce sujet, je vais prier M. Armstrong de poursuivre.

M. ARMSTRONG: Viennent ensuite les comptes d'immobilisations.

Immobilisations

Les dépenses nettes d'immobilisations pour l'année 1939 se sont élevées à \$9,863,847, ainsi réparties:

Matériel roulant acheté ou construit.....	\$9,416,948
Matériel réformé.....	8,471,262
Transformation de wagons et de voitures à voyageurs.....	671,381
Climatisation de voitures.....	445,100
Hôtel Vancouver.....	1,629,042
Embranchement Senneterre-Rouyn.....	325,451
Terminus de Montréal.....	2,174,590
Additions et améliorations générales, moins réformes.....	3,672,597

\$9,863,847

Le PRÉSIDENT: Vos voitures de voyageurs sont-elles presque toutes climatisées maintenant?

M. ARMSTRONG: Sur toutes les principales voies. Toutes les voitures des principales voies sont climatisées aujourd'hui.

M. SANDERSON: Vis-à-vis de "Hôtel Vancouver", se trouve la somme de \$1,629,042. De quoi s'agit-il? Est-ce là la somme que les Chemins de fer Nationaux ont dépensée dans cet hôtel.

M. ARMSTRONG: C'est le solde du coût de construction.

M. COOPER: C'est la somme des dépenses de l'année 1939.

M. SANDERSON: Au sujet de cet hôtel, il est une question qu'il vaut mieux poser maintenant, je crois. Quels sont au juste les arrangements conclus entre les deux chemins de fer au sujet de cet hôtel?

M. HUNGERFORD: C'est une question d'exploitation générale. Aimeriez-vous à ce que nous préparions un court mémoire en réponse à la question?

M. SANDERSON: Cela me satisfait.

M. COOPER: Nous en préparerions un résumé à votre intention.

M. HUNGERFORD: Je crois que vous comprendriez mieux avec ce mémoire sous les yeux.

M. BERCOVITCH: Pour ce qui est du déficit de \$40,000,000, je crois que c'est là une très jolie amélioration sur l'année précédente, mais pouvez-vous nous laisser espérer qu'un jour nous réussirons à exploiter les Chemins de fer Nationaux sans déficit?

M. HUNGERFORD: C'est là une grosse question. Vous me demandez de lire dans l'avenir. Tout dépend du volume de trafic; si ce dernier est suffisant, les chemins de fer n'accuseront aucun déficit.

Le PRÉSIDENT: Nous l'avons déjà fait.

M. HUNGERFORD: Oui, nous l'avons fait durant deux ans.

M. McCULLOCH: Durant les derniers six mois la situation s'est améliorée comparativement aux six mois précédents?

M. HUNGERFORD: Oui, considérablement.

M. McCULLOCH: De sorte que le surplus que vous obtiendrez sera beaucoup plus considérable si le trafic se maintient durant les douze mois prochains?

M. HUNGERFORD: Il devrait en être ainsi.

M. BERCOVITCH: Pas nécessairement.

M. HUNGERFORD: Nous aborderons cette question lorsque nous étudierons le budget de 1940, si vous voulez bien attendre.

Le PRÉSIDENT: Poursuivons.

M. ARMSTRONG:

Au cours de l'année ont été achetés ou construits: 1,950 wagons à marchandises, 40 wagons frigorifiques (partie d'une commande de 100), 25 cambuses, 50 wagons à bagages, 9 wagons-lits-buffet, 5 fourgons-poste, 10 fourgons à bagages, 11 charrues à neige, 8 unités de travail.

Pour répondre aux exigences du trafic pendant la guerre, le réseau a acheté 2,765 wagons à marchandises, 500 wagons-plate-forme et 25 locomotives, type Northern. Ce nouveau matériel sera livré en 1940 et inscrit au bilan de l'année.

Ont été réformés en 1939: 60 locomotives, 5,044 wagons à marchandises, 27 voitures à voyageurs et 477 unités de travail. La perte de ce matériel est inscrite au poste "Frais d'exploitation".

Le réseau a continué à climatiser ses voitures de voyageurs. Tous les grands trains sont maintenant climatisés. L'hôtel Vancouver et l'embranchement Senne-terre-Rouyn ont été achevés au cours de l'année.

Le PRÉSIDENT: A-t-on des questions à poser?

FINANCES

Rachat d'obligations

Les obligations suivantes qui étaient échues ont été rachetées en 1939:

\$ 9,874,062.00	Grand Trunk Pacific Branch Lines Company, First Mortgage Bonds, 4 p. 100 dues le 22 janvier 1939.
8,029,999.99	Canadian Northern Railway Company First Mortgage Debenture Stock, 4 p. 100, dues le 23 janvier 1939.
2,430,000.00	Grand Trunk Pacific Branch Lines Company, First Mortgage Bonds, 4 p. 100, dues le 25 février 1939.
5,586,665.64	Canadian Northern Railway Company, First Mortgage Debenture Stock, 4 p. 100, dues le 25 février 1939.
7,004,997.27	Duluth, Winnipeg & Pacific Railway Company, First Mortgage Debenture Stock, 4 p. 100, dues le 1er juin 1939.
3,000,000.00	Canadian Northern Railway Company, Winnipeg Terminal Bonds, 4 p. 100, dues le 1er juillet 1939.

\$35,925,724.90

Il a été racheté pour \$8,162,745.72 d'autres obligations, tant pour le compte du fonds d'amortissement que pour le remboursement de bons de matériel roulant. Ces rachats ont été effectués à l'aide d'avances temporaires de l'Etat et de nouvelles émissions dont il est question plus bas.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Ensuite?

M. ARMSTRONG:

Nouvelles émissions

Le 15 janvier 1939 a été lancée l'émission *Canadian National Railway Company Dominion Guaranteed Bonds*, dont le produit a été affecté au rachat d'obligations échues et au remboursement à l'Etat d'avances temporaires. Cette émission comprenait:

\$15,000,000 obligations de 7 ans, 2½ p. 100, vendues à \$98.625 soit un rendement de 2.47 p. 100.

\$35,000,000 obligations de 20 ans, 3 p. 100, vendues à 96.50 soit un rendement de 3.24 p. 100.

Une émission de \$6,500,000, *Canadian National Railways 2½ p. 100 Equipment Trust Certificates*, série "Q" 1939, a été faite le 1er juillet 1939 pour pourvoir au paiement partiel du nouveau matériel dont le coût s'élève à plus de \$8,700,000. Les certificats, remboursables en 10 ans, ont été vendus en moyenne à 100.428, rapportant 2.46 p. 100.

M. BERCOVITCH: Ainsi, pendant que vous rachetiez quelque \$35,000,000 d'obligations, vous empruntiez \$50,000,000?

M. ARMSTRONG: Oui.

Le PRÉSIDENT: C'est bien cela.

M. DONNELLY: Il s'agissait tout simplement d'un refinancement dans le but d'obtenir un taux moindre d'intérêt?

M. COOPER: Pardon?

M. DONNELLY: Ce refinancement a-t-il abaissé votre taux d'intérêt?

M. COOPER: Oui.

M. BERCOVITCH: Votre situation ne sera guère meilleure. Vous avez racheté \$35,000,000 d'obligations mais vous avez emprunté \$50,000,000, de sorte que même avec un taux moindre la somme des intérêts sera à peu près la même.

M. COOPER: Il y a une certaine différence entre le montant des obligations rachetées durant l'année et la somme des nouvelles émissions. C'est-à-dire, nous

ne refinançons pas nécessairement durant une année les obligations échues au cours de l'année. Nous voyons sur la page précédente que nous avons dépensé \$10,000,000 en immobilisations; donc, à vrai dire, vous avez un annullement de dette de \$35,000,000; \$8,000,000 pour autres obligations imputables sur le capital,—ce qui fait \$43,000,000,—et vous avez \$10,000,000 de nouvelles immobilisations, ce qui donne \$53,000,000 de nouveaux fonds.

M. BERCOVITCH: Oh! oui.

M. COOPER: Nous faisons toutefois remarquer, monsieur, que durant les années écoulées de 1932 à aujourd'hui la dette du chemin de fer en immobilisations a augmenté de \$32,000,000, soit une moyenne de \$4,000,000 par année. C'est là le taux d'augmentation de la dette en immobilisations des Chemins de fer Nationaux; et, nonobstant cette augmentation dans la dette totale, il y a eu une réduction de quelque \$5,600,000 dans les frais obligataires grâce au refinancement à des taux moindres d'intérêt.

M. BERCOVITCH: Vous voulez dire qu'en dépit de cet emprunt de \$50,000,000, vous payez cette année \$5,000,000 de moins d'intérêt que les années précédentes?

M. COOPER: En 1939 par rapport à 1931.

M. DONNELLY: Pour ce qui est des nouvelles émissions d'obligations, y en a-t-il de rachetables avant l'échéance?

M. COOPER: Oui; je ne sais pas si l'émission de 1939 est rachetable ou non; \$15,000,000 de l'émission à sept ans, et \$35,000,000 de l'émission à 30 ans ne sont pas rachetables avant l'échéance.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser? Si non, nous allons poursuivre.

M. ARMSTRONG:

GÉNÉRALITÉ

Lignes Aériennes Trans-Canada

Au cours de l'année, le réseau National-Canadien a souscrit 11 p. 100, soit \$550,000 du capital initial (\$5 millions) des Lignes aériennes Trans-Canada. Le 31 décembre 1939, le montant de sa souscription s'élevait à \$3,750,000.

M. MACINNIS: Pour ce qui est du coût des lignes aériennes Trans-Canada, les Chemins de fer Nationaux ne possèdent-ils pas toutes les actions de ce service?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. BERCOVITCH: Les obligations sont garanties par le National-Canadien.

M. HUNGERFORD: Il n'existe pas d'obligations.

M. COOPER: Les Lignes aériennes Trans-Canada sont financées uniquement au moyen du capital-actions; toutes les actions sont entre les mains des Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. CONNELLY: Vos obligations portent un taux d'intérêt plus élevé que celle des obligations du Dominion.

M. COOPER: C'est une question compliquée.

M. DONNELLY: Dans l'affirmative, pourquoi, sont-elles garanties par le gouvernement?

M. COOPER: Deux émissions ne portent jamais la même date, ne sont jamais sujettes aux mêmes conditions et au même taux; et, pour cette raison, une comparaison exacte est impossible. Je crois, cependant, qu'il existe un faible avantage en faveur des obligations directes du gouvernement comparativement aux obligations garanties.

M. DONNELLY: Pouvez-vous en fournir la raison?

M. COOPER: Non, monsieur.

M. DONNELLY: Il me semble que les obligations émises par les chemins de fer et garanties par le gouvernement devraient être aussi bonnes que si le gouvernement les émettait directement.

M. COOPER: Si vous en achetiez, vous les préféreriez probablement aux autres.

M. BERCOVITCH: Pourquoi?

M. COOPER: A mon sens il n'existe aucune raison pour qu'il en soit ainsi, mais il en est généralement ainsi chez le public.

M. HANSELL: C'est un état de choses psychologique.

M. COOPER: Exactement.

Le PRÉSIDENT: Poursuivons.

M. ARMSTRONG:

Coopération

Au cours de l'année, la Commission des Transports a permis d'abandonner, en coopération avec le Pacifique-Canadien, la ligne du National-Canadien entre Middleton et Bridgetown, N.-E., et la ligne du Pacifique-Canadien entre Linwood et Listowel, en Ontario. Il a aussi été demandé à la Commission des Transports permission d'abandonner, en coopération avec le Pacifique-Canadien, les lignes suivantes. Le verdict de la Commission est attendu dans tous les cas.

De	À	Province	Réseau	Milles
Joliette	Montfort Junction	Québec	Nat.-Can.	31.6
Carbo	Cushing Junction	Québec	Nat.-Can.	24.6
Arnprior	Eganville	Ontario	Nat.-Can.	37.9
Portage-la-Prairie	Delta	Manitoba	Nat.-Can.	14.5
Oakland	Cawdor	Manitoba	Nat.-Can.	11.6
Muir	Gladstone	Manitoba	Nat.-Can.	10.3
McGregor	Varcoe	Manitoba	Pac.-Can.	54.4
Hallboro	Beulah	Manitoba	Nat.-Can.	75.2
Hamiota	Miniota	Manitoba	Pac.-Can.	19.8
Louise	Deloraine	Manitoba	Nat.-Can.	56.7
Reston	Wolseley	Man.-Sask.	Pac.-Can.	122.4
Alix	Nevis	Alberta	Nat.-Can.	9.5
Irricana	Beiseker	Alberta	Nat.-Can.	10.0
Langdon	Irricana	Alberta	Pac.-Can.	22.6
				501.1

M. DONNELLY: Combien les voies du National-Canadien représentent-elles de milles? Je n'ai pas calculé cela.

M. ARMSTRONG: Ne pourrions-nous pas établir ce calcul pour vous et verser le tout au dossier un peu plus tard?

M. DONNELLY: Je me demandais quelle en serait la proportion; je veux dire quelle proportion de milles de voies ferrées un réseau a abandonné par rapport à l'autre.

M. COOPER: On s'est efforcé de maintenir le plus d'équilibre possible.

Le PRÉSIDENT: Je suis toujours porté à me demander pourquoi on a construit la ligne reliant Portage-La-Prairie à Delta.

M. McCULLOCH: Le relevé semble indiquer que le National-Canadien a abandonné beaucoup plus de milles de voies ferrées que le Pacifique-Canadien.

M. ARMSTRONG: En effet, les lignes dont le National-Canadien a recommandé la désaffectation excèdent de 50 milles, dans leur ensemble, la longueur des voies ferrées que le Pacifique-Canadien désire abandonner. Le total de 501 milles .1 se compose de 281 milles .9 pour la part du National-Canadien et de 219 milles .2 pour la part du Pacifique-Canadien.

M. HANSELL: Le réseau procède-t-il de sa propre initiative à la désaffectation de certaines voies ferrées?

M. HUNGERFORD: Sans doute.

M. ARMSTRONG: Oui. Vous verrez plus loin qu'il est question de quatre embranchements que le National-Canadien a désaffectés sans consulter le Pacifique-Canadien. Il s'agit d'embranchements que nous considérons déficitaires.

M. HANSELL: Je ne saurais maintenant dire d'où me vient cette impression mais je croyais qu'il fallait d'abord s'adresser à la Commission des chemins de fer. Ai-je raison?

M. ARMSTRONG: Vous avez raison. Chacun de ces abandons de ligne doit faire l'objet d'une demande officielle à la Commission des transports et la désaffectation ne peut se faire que sur ordonnance de celle-ci.

M. DONNELLY: Quelle est la longueur de la ligne reliant Middleton à Bridgetown et depuis combien de temps est-elle abandonnée?

M. ARMSTRONG: Cette ligne a treize milles de longueur.

M. DONNELLY: Et l'embranchement qui va de Linwood à Listowel?

M. ARMSTRONG: Il est un peu plus long—16 milles.

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

M. Armstrong:

De concert avec la *Northern Alberta Railways*, permission a aussi été demandée à la Commission des Transports d'abandonner l'exploitation des lignes suivantes:

De	À	Province	Réseau	Milles
Trelle	Morinville	Alberta	Nat.-Can	12.2
Carbondale	Egremont	Alberta	Nor.-Alta	29.8

Dans chaque cas, le réseau intéressé a obtenu le droit de passage sur la voie ferrée de l'autre.

Hôtel Vancouver

L'exploitation en commun du nouvel Hôtel Vancouver a commencé le 25 mai 1939. Malheureusement, la saison du tourisme a été raccourcie brusquement par la déclaration de guerre et les affaires de l'hôtel en ont été affectées. Malgré tout, on a enregistré un bénéfice d'exploitation de \$21,978 qui a été payé sous forme de loyer au C.N.R. et divisé avec le Pacifique-Canadien ainsi que le prévoyait le contrat.

Abandon de lignes

Conformément à notre politique d'abandonner les embranchements à faible trafic qui sont déficitaires, il a été demandé à la Commission des Transports la permission d'abandonner les lignes suivantes:

De	À	Province	Milles
Hawkesbury	Hurdman	Ontario	55.28
Bridgetown	Granville Centre	Nouvelle-Ecosse	7.63
Saint-Rémi	Hemmingford	Québec	14.29
Fortierville	Saint-Grégoire	Québec	27.25

La Commission a approuvé les deux premières demandes. De plus, l'*Inter-state Commerce Commission* a autorisé l'abandon de l'embranchement de Williamstown sur le réseau du Vermont-Central, qui mesure 3.87 milles.

Terminus de Montréal

Ce projet a été fort avancé au cours de l'année et l'on se propose de poursuivre activement les travaux d'après les plans arrêtés.

M. BERCOVITCH: S'agit-il du programme mentionné dans le présent rapport?

M. ARMSTRONG: Il s'agit du programme dont il est question dans le rapport que le ministre des Transports a déposé à la Chambre.

M. SMART: Le rapport qui a été déposé; oui, nous l'avons ici.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous aborder cette question immédiatement ou aimez-vous mieux que nous y revenions plus tard?

M. HANSELL: Avant de pousser plus loin notre étude sur l'abandon de lignes, je voudrais savoir si le transport routier influe sur votre décision d'abandonner une ligne?

M. ARMSTRONG: Le transport routier a largement contribué à rendre improductives un bon nombre de ces lignes. Pour rendre son jugement, la Commission des transports tient compte du service assuré par les camions afin que le public ne soit pas privé de tout moyen de transport en cas d'abandon d'une ligne.

M. HANSELL: Je constate que la plupart des lignes abandonnées ne sont pas longues et qu'en majorité elles ont beaucoup moins de 100 milles.

M. ARMSTRONG: La ligne de Hawkesbury à Hurdman constitue un bon exemple. Elle a 55 milles d'Ottawa à Hawkesbury et la grand'route est parallèle à la voie ferrée presque tout le long.

Le PRÉSIDENT: Et il existe une autre ligne de chemin de fer sur la rive opposée.

M. SMART: Une ligne parallèle.

M. RUTHERFORD: Deux autres lignes sur cette rive-ci et une autre sur la rive nord.

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

M. ARMSTRONG:

"Visite royale au Canada"

Le Réseau national a eu l'honneur, l'été dernier, de transporter Leurs Majestés le Roi George VI et la Reine Elizabeth sur un parcours de 4,251 milles. Leurs Majestés ont aussi voyagé de Victoria à Vancouver à bord de notre paquebot, le *Prince-Robert*. Le National-Canadien a joué un grand rôle dans l'aménagement, l'acheminement et le service du train royal.

A la fin de cette mémorable visite, Sa Majesté le Roi a loué l'excellence ininterrompue du service du chemin de fer pendant son voyage au Canada. Son message a été communiqué à tout le personnel du réseau.

"La Guerre"

La guerre a beaucoup activé le trafic du chemin de fer et la Compagnie a été appelée à augmenter considérablement ses services de transport. Elle a aussi contribué de diverses façons à seconder l'effort de guerre au pays et elle a prêté à l'Etat les services de plusieurs hauts fonctionnaires et employés pour des fonctions de guerre spécialisées. De septembre à la fin de l'année, quelque 430 employés se sont enrôlés dans l'armée. Il a été pourvu à la protection des emplois et des privilèges de pension de ces employés."

Le PRÉSIDENT: Quelles sont les dispositions qui ont été prises à l'égard de ces employés? Touchent-ils leur salaire pendant qu'ils sont absents de leur service?

M. ARMSTRONG: Les employés en question gardent leur ancienneté et leur droit à la pension mais ils ne touchent aucun salaire.

M. BERCOVITCH: S'ils reviennent du front, ils pourront reprendre leur emploi.

M. ARMSTRONG: En effet.

Le PRÉSIDENT: A la fin de la dernière guerre, nombre de difficultés se sont élevées du fait des garanties qui avaient été données aux employés qui s'étaient enrôlés.

M. HUNGERFORD: Les complications survenues à la suite de la dernière guerre sont nées de ce que les différentes administrations du National-Canadien ne suivaient pas chacune la même ligne de conduite à l'égard des employés. Cette fois-ci nous nous sommes efforcés d'adopter les mesures propres à prévenir les complications et les contradictions d'autrefois et nous croyons avoir réussi.

M. ROSS: De quelle façon un employé qui s'enrôle pour servir outre-mer peut-il conserver son emploi?

Le PRÉSIDENT: Sa position est maintenue.

M. ARMSTRONG: En réalité, l'employé qui s'enrôle se trouve en congé.

M. ROSS: Mais s'il revient, il verra son emploi occupé par quelqu'un d'autre.

M. ARMSTRONG: En admettant que cet employé soit en état de reprendre son poste il peut, s'il revient, exercer son droit d'ancienneté.

M. DONNELLY: Même s'il est absent pour servir dans l'armée, il est considéré comme faisant toujours partie du personnel.

M. ARMSTRONG: Cet employé se trouve à bénéficier d'un congé sans paye.

M. ROSS: Qu'advierait-il au retour d'un employé engagé comme soldat et revenant prendre l'emploi qui, durant son absence, a été, de par droit d'ancienneté, confié à un autre?

M. ARMSTRONG: Cet autre employé devra céder la place au premier.

M. ROSS: Les déplacements de ce genre devront-ils se produire dans tous les services?

M. ARMSTRONG: Il est probable qu'il faudra opérer de tels déplacements dans les divers services.

M. ROSS: Ce sont là les dispositions qu'on a prises?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. ROSS: La chose est-elle entendue ainsi?

M. ARMSTRONG: Il existe des listes d'ancienneté pour certaines catégories d'employés et étant donné qu'un employé reprendrait sa place à la tête de la liste, il se trouverait à déloger tous les autres.

M. BERCOVITCH: Vos employés sont au courant de la chose; ils savent qu'ils occuperaient ainsi l'emploi d'un autre.

M. HUNGERFORD: Si l'on tient compte des vacances qui peuvent se produire dans une catégorie, il peut arriver que celui qui revient ait droit à un emploi supérieur.

M. ROSS: Voilà le point que je voulais élucider.

M. HUNGERFORD: D'autre part, cet employé peut être forcé d'occuper une position inférieure quand bien même son ancienneté aurait été maintenue.

Le PRÉSIDENT: Le droit d'ancienneté est maintenu?

M. HUNGERFORD: Certainement.

M. ARMSTRONG: Tout comme si l'employé en question ne s'était pas absenté.

M. MACINNIS: Avez-vous engagé de nouveaux employés pour occuper les positions en question?

M. HUNGERFORD: En général, nous les avons confiées aux employés qui avaient été mis en disponibilité.

Le PRÉSIDENT: Continuez, monsieur Armstrong.

M. ARMSTRONG:

"Perspectives pour 1940"

Tout annonce une grosse augmentation de trafic et comme conséquence, une amélioration du résultat financier de l'exploitation. Par suite de la participation du Canada à la guerre, les services de transport du Canadien-National seront de plus en plus demandés mais le Conseil d'administration est convaincu que le Réseau peut répondre à toutes ces demandes et que le personnel sera à la hauteur de la tâche, quelles qu'en soient les exigences.

Pour le Conseil d'administration,

Le président,

S. J. HUNGERFORD.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous d'autres questions avant que nous passions à l'étude du bilan?

M. COOPER: Je voudrais faire une correction. M. Donnelly m'a demandé si l'émission de 1939 était rachetable avant l'échéance et je lui ai répondu négativement. Une partie de cette émission, c'est-à-dire celle qui échoit dans sept ans ne l'est pas, mais celle qui échoit dans vingt ans est rachetable avant.

M. DONNELLY: Quand est-elle rachetable?

M. COOPER: Elle est rachetable au pair, en tout ou en partie, le 15 janvier 1954 ou à toute échéance subséquente d'intérêts moyennant soixante jour d'avis.

M. DONNELLY: Il existe d'autres obligations rachetables, n'est-ce pas?

M. COOPER: Ah, oui.

M. DONNELLY: Quelques-unes de ces obligations portent un intérêt très élevé; c'est malheureux que certaines d'entre elles ne soient pas rachetables.

M. HUNGERFORD: Il en existe un bon nombre de rachetables.

M. COOPER: Cette question regarderait en grande partie le gouvernement car, en ce qui concerne le chemin de fer, nous ne pourrions aujourd'hui nous procurer de la monnaie sterling ou américaine. La question relève maintenant du ministère des Finances.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous étudier le bilan? Préférez-vous examiner le compte de profits et pertes? Que diriez-vous de l'état des revenus pour l'ensemble du réseau?

Monsieur Donnelly, vous vouliez, je crois, savoir quels étaient les frais d'exploitation des hôtels?

M. McCULLOCH: Y a-t-il beaucoup de wagons et de matériel pour lesquels le National-Canadien paye un loyer aux lignes des Etats-Unis?

M. ARMSTRONG: Il existe un régime d'échange entre les chemins de fer américains et canadiens. Nos wagons traversent librement la frontière et, tout naturellement, les wagons américains pénètrent en notre pays en vertu d'un système de prêt.

M. McCULLOCH: Dans quelles proportions?

M. ARMSTRONG: Elle sont assez bien maintenues.

M. HUNGERFORD: La proportion de wagons fermés varie de temps à autre mais, en ce moment, elle est à peu près égale.

M. ARMSTRONG: La balance nette est contre nous, comme vous le verrez. Cela est dû à ce que l'on appelle les wagons frigorifiques privés qui apportent des fruits, des légumes et autres denrées semblables des Etats-Unis. Actuellement, pour ce qui est des wagons fermés, des wagons-plate-formes et des wagons à charbon, la proportion est à peu près égale. Vu le lourd trafic des fruits, etc., les propriétaires américains encaissent de gros loyers, ce qui explique le débit net.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, est-ce tout pour l'état des revenus? Si vous ne désirez pas l'étudier davantage, nous allons passer aux recettes d'exploitation.

M. BERCOVITCH: Peut-être, monsieur le président, pourrions-nous étudier tous ces chiffres personnellement d'abord, puis si quelqu'un d'entre nous a des questions à poser il pourra le faire à la prochaine séance.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. BERCOVITCH: Si vous donnez lecture de tous ces postes, il faudra beaucoup de temps et nous ne serons probablement pas plus avancés qu'en ce moment. Quelqu'un aurait peut-être une question ou deux à poser et, ainsi, nous pourrions le faire à la prochaine séance.

Le PRÉSIDENT: Croyez-vous que nous devons passer ainsi tout le rapport en revue?

M. BERCOVITCH: Oui.

Le PRÉSIDENT: Tout le rapport?

M. BERCOVITCH: D'un bout à l'autre.

Le PRÉSIDENT: Le Comité en général approuve-t-il cette proposition?

M. HANSELL: Avant d'abandonner cette question de la dette, je désire poser une question. Peut-être n'est-il pas juste de la poser à ces messieurs. J'ai demandé au gouvernement il y a quelque temps le total de la dette nationale. On m'a répondu qu'elle était alors d'un peu plus de trois milliards de dollars. La dette des chemins de fer est-elle comprise dans ce chiffre?

M. ARMSTRONG: Elle n'est pas comprise.

M. HANSELL: Alors lorsque nous avons obtenu le chiffre de la dette totale du pays, ce chiffre n'était pas exact.

M. BERCOVITCH: Je ne dirais pas que le chiffre est inexact.

Le PRÉSIDENT: La dette des chemins de fer est comprise dans la dette nationale quel que part.

M. BERCOVITCH: Le National-Canadien, à mon sens, est un passif éventuel du gouvernement. Rien de plus. Lorsque le gouvernement vous a mentionné le chiffre de trois milliards de dollars le chiffre était exact. Le National-Canadien est un passif éventuel que le gouvernement sera ou ne sera peut-être jamais appelé à combler.

M. DONNELLY: En ce qui concerne les frais de transport que l'on trouve à la page 16, vous serait-il possible de donner au Comité le nombre d'employés qui reçoivent un salaire de \$1,000 ou moins par année; aussi le nombre de ceux qui reçoivent de \$1,000 à \$2,000, de \$2,000 à \$3,000, de \$3,000 à \$4,000, et de \$4,000 à \$5,000 et ainsi de suite? Je crois que nous devrions aussi avoir le chiffre des plus gros salaires.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que l'on prenne note de votre question, monsieur Donnelly?

M. DONNELLY: Oui.

M. ARMSTRONG: Nous avons, en chiffres ronds, 90,000 employés. Il nous faudrait examiner le dossier de presque tous pour établir combien ils ont reçu durant l'année. Voici ce que nous pourrions faire. Nous avons des chiffres par groupes. Prenez, par exemple, le groupe des brigadiers-poseurs, chefs d'équipe généraux, surveillants, inspecteurs et adjoints. Ce groupe compte 226 employés qui reçoivent un total de \$603,000; le salaire moyen est donc de tant. Est-ce que cela serait satisfaisant?

M. DONNELLY: Le Comité devrait savoir, je crois, combien d'employés du National-Canadien reçoivent moins de \$1,000 par année.

M. ARMSTRONG: Quelques-uns de ceux qui reçoivent moins de \$1,000 par année peuvent travailler au taux de \$8, \$10 ou \$12 par jour. Certaines années, ils peuvent toucher moins de \$1,000 mais il se peut qu'ils travaillent pour le chemin de fer au taux de \$10 par jour.

M. McCULLOCH: Mais ils ne travaillent pas régulièrement?

M. ARMSTRONG: Mais ils ne travaillent pas régulièrement. Un homme peut travailler un mois, un autre deux mois, tandis qu'un autre travaillera trois mois.

M. BERCOVITCH: Réellement vous n'obtiendriez pas grand'chose, monsieur Donnelly.

M. DONNELLY: Nous aurions une idée des salaires de ces différents groupes.

M. ARMSTRONG: M. Cooper me dit que nous informons la division de l'impôt sur le revenu du salaire de chaque employé qui reçoit plus de \$1,000. Par déduction nous pourrions obtenir le nombre de ceux qui touchent moins de \$1,000.

M. McCULLOCH: Il faudra descendre jusqu'à \$750 maintenant.

M. COOPER: Il faudra peut-être descendre à \$600.

M. ARMSTRONG: Ce renseignement vous serait-il utile, monsieur Donnelly?

M. DONNELLY: Oui, le renseignement serait utile, je crois; nous aurions une idée des salaires. Nous devrions obtenir également, je crois, le chiffre des salaires les plus élevés; disons le nombre de ceux qui reçoivent plus de \$5,000,—entre \$5,000 et \$6,000, entre \$6,000 et \$7,000 et entre \$7,000 et \$8,000.

M. ARMSTRONG: Le seul moyen d'obtenir le renseignement serait d'examiner les gains de chaque employé durant l'année, puis de les diviser par groupes. Il y a plus de 80,000 employés.

M. DONNELLY: Le public en général croit que les chemins de fer comptent un trop grand nombre d'employés grassement payés.

M. ARMSTRONG: Si nous fournissions les chiffres par groupes, le nombre d'employés dans chaque groupe, comme par exemple, celui du comité exécutif, directeurs généraux, surintendants généraux, administrateurs de district et assistants, seriez-vous satisfait? C'est ce que donne le Bureau fédéral de la statistique. Il y a 246 employés dont les salaires forment un total de plus d'un million. Vient ensuite la division des surintendants, etc. Pourrions-nous vous fournir ce renseignement?

M. DONNELLY: Ce serait très bien.

M. ARMSTRONG: On pourrait calculer le salaire moyen.

M. ROSS: Cela ne satisfera pas vos gens.

M. DONNELLY: Je ne parle pas uniquement de mes gens, mais du public en général.

M. ROSS: C'est ce que je veux dire.

M. DONNELLY: Nous cherchons à nous renseigner.

M. HUNGERFORD: Je suis prêt à déclarer, monsieur Donnelly, que l'implication est fausse.

M. DONNELLY: Alors il serait à votre avantage de nous renseigner de manière à ce que nous puissions répondre à leurs arguments.

M. HUNGERFORD: Le nombre des employés du réseau a été réduit systématiquement jusqu'à ce que nous ayons constaté qu'au moment d'une activité exceptionnelle nous n'avions pas, dans bien des départements, le nombre de surintendants nécessaire pour répondre aux besoins du moment.

M. BERCOVITCH: Quel est le nombre total de vos employés?

M. HUNGERFORD: Environ 80,000. Ce nombre varie de temps à autre. Durant l'été, nous embauchons un grand nombre de manœuvres et autres pour l'entretien de la voie et travaux de ce genre, et cela augmente le nombre des employés; on les remercie quand les travaux sont terminés. D'autre part, le nombre des employés varie avec le volume de trafic.

Le PRÉSIDENT: Nous allons, je crois, mentionner ces rubriques et les adopter. La dernière que nous avons mentionnée, sauf erreur, est "Recettes d'exploitation". Nous passons maintenant aux "Frais d'entretien de la voie et des constructions". S'il n'y a aucune question, nous allons passer outre pour le moment.

M. BERCOVITCH: Toujours sous réserve.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez y revenir. Nous arrivons maintenant aux "Frais d'entretien du matériel", page 15.

M. BERCOVITCH: J'y vois un item de \$272,000 pour accidents aux personnes. S'agit-il d'accidents aux employés de train ou d'accidents généraux aux employés des gares?

M. ARMSTRONG: Aux employés; indemnités pour accidents du travail, etc.

Le PRÉSIDENT: Viennent ensuite "Frais de circulation". Passons cela. Puis "Frais de transport".

M. DONNELLY: Où vous procurez-vous votre charbon pour Fort-William et l'ouest de Winnipeg?

M. HUNGERFORD: Nous l'obtenons presque tout de l'Alberta. Nous en utilisons un peu à l'est de Winnipeg également.

M. DONNELLY: Où est votre ligne de démarcation?

M. HUNGERFORD: En ce moment elle se trouve à Atikokan, à peu près.

M. DONNELLY: Les chemins de fer possèdent-ils des houillères?

M. HUNGERFORD: Nous n'avons qu'une houillère, dans l'Ohio; elle a été achetée par la compagnie du Grand-Tronc, il y a nombre d'années. Nous n'avons pas de houillère au Canada.

M. DONNELLY: Vous employez du charbon américain?

M. HUNGERFORD: Une certaine quantité, oui.

M. DONNELLY: Sur quelles voies employez-vous du charbon américain?

M. HUNGERFORD: Sur celles de l'ouest d'Ontario jusqu'à Fort-William et au delà; Atikokan est le point de division.

M. DONNELLY: Dans l'est du Canada, vous employez du charbon de la Nouvelle-Ecosse?

M. ARMSTRONG: Des Provinces maritimes.

M. HANSELL: Voudriez-vous bien prendre note de cela et nous donner la quantité approximative de charbon commandée dans les différentes parties du pays, y compris les Etats-Unis?

M. HUNGERFORD: Vous voulez les Provinces maritimes en un groupe, les Etats-Unis dans un autre, etc.?

M. HANSELL: Oui.

M. HUNGERFORD: Puis à l'ouest de l'Alberta et ainsi de suite.

M. HANSELL: C'est le tonnage qui m'intéresse surtout.

M. HUNGERFORD: Les chiffres sont ici, je crois.

M. HANSELL: Si ce n'est pas trop demander vous pourriez fournir le tonnage et le prix. Ce dernier ne m'intéresse pas particulièrement car il varie d'un endroit à l'autre.

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

M. DONNELLY: Vous achetez votre charbon là où il vous coûte le moins cher, n'est-ce pas?

M. ARMSTRONG: C'est bien cela.

M. DONNELLY: Que ce soit du charbon américain ou canadien.

M. BERCOVITCH: Le point important à ce sujet est l'emploi de fonds américains en ce moment.

M. DONNELLY: Mais la quantité utilisée serait moindre à cause du prix plus élevé.

M. HANSELL: Si je comprends bien il est des circonstances où le charbon qui semble le moins cher coûte davantage dans la pratique. J'ai lu un très bon article dans la revue de la compagnie il y a un an je crois et on y disait que certains charbons coûtent moins cher et que la compagnie doit être extrêmement prudente quant au charbon qu'elle brûle sur ses locomotives. J'ai trouvé l'article très inté-

ressant sur le temps et le jugement consacré au choix du charbon pour les locomotives. Il s'ensuit donc qu'il n'est pas toujours sage d'acheter au prix le moins élevé. Il peut en coûter davantage à la fin du compte.

M. DONNELLY: D'après vos remarques, je conclus que lorsque vous transportez du charbon de l'Alberta dans l'est du Canada pour la consommation domestique vous employez sur vos locomotives du charbon de l'est du Canada ou des Etats-Unis?

M. ARMSTRONG: Un peu en Ontario, oui.

M. HUNGERFORD: Le charbon américain est surtout transporté par eau. C'est pourquoi il coûte beaucoup moins cher. L'emploi de charbon canadien en Ontario et Québec, plus particulièrement en Ontario, n'est possible qu'en raison de la subvention du gouvernement car, généralement parlant, le charbon américain peut être livré dans ce territoire à meilleur marché que le charbon canadien.

M. DONNELLY: En ce moment, quand le prix du charbon américain est plus cher de 10 ou 11 p. 100 en raison du change, cela devrait faire diminuer la quantité du charbon américain que vous employez?

M. HUNGERFORD: De fait, nous utilisons du charbon canadien partout où la chose est justifiée.

M. ROSS: Prenez maintenant le poste "Combustible pour locomotives des trains". Quelle proportion d'huile entre dans cette somme; quel pourcentage?

M. ARMSTRONG: L'huile n'est utilisée qu'à l'ouest de Jasper sur la ligne de Prince Rupert, et sur la ligne de Vancouver et sur l'île de Vancouver, dans une certaine mesure. Le charbon de la Colombie-Britannique est employé sur au moins une ou deux divisions de locomotives, à l'est de Vancouver, pour certains trains.

M. ROSS: Vous avez ici un poste de \$14,000,000. Quel pourcentage...

M. ARMSTRONG: Le pourcentage en dollars? J'ai mal saisi votre question.

M. ROSS: Quel pourcentage de cette...

M. DONNELLY: Où achetez-vous votre lubrifiant, aux Etats-Unis?

M. ARMSTRONG: Surtout au Canada.

M. HUNGERFORD: Pour les lignes canadiennes, tout le lubrifiant est acheté au Canada.

Le PRÉSIDENT: Attendez-vous encore une réponse, monsieur Ross?

M. ROSS: Oui, je veux savoir le pourcentage d'huile dans cette somme de \$14,000,000.

M. ARMSTRONG: J'ai cette question, monsieur. J'irai aux renseignements et vous donnerai une réponse aussitôt que possible.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes maintenant à la rubrique: "Frais divers".

M. DONNELLY: Vos wagons-restaurants fonctionnent-ils à perte ou à profit?

M. HUNGERFORD: A perte. Il en est de même pour tous les chemins de fer.

M. ROSS: Le service en est d'ailleurs excellent.

M. McCULLOCH: Si seulement on en avait un sur l'Ocean Limited qui part le soir de Montréal.

M. DONNELLY: Je vois ici que vous avez des élévateurs à grains. Quelle sorte d'élévateurs?

M. HUNGERFORD: Ils sont disséminés un peu partout. Nous en avons un à Saint John et d'autres à la Baie Georgienne; un peu partout enfin.

Le PRÉSIDENT: "Frais généraux".

M. ROSS: Sous la rubrique de "Frais généraux" je vois "Autres opérations". Ce poste s'applique-t-il à une division particulière ou à l'ensemble?

M. HUNGERFORD: Ces frais sont groupés sous ce poste conformément au système de comptabilité réglementaire.

M. DONNELLY: Votre élévateur de Saint John est-il plein en ce moment?

M. HUNGERFORD: Oui, en général; je puis dire qu'ils sont tous pleins.

M. DONNELLY: Fonctionne-t-il présentement à perte ou à profit?

M. HUNGERFORD: La situation des élévateurs varie. Naturellement leur raison d'être est de recueillir le grain. C'est là leur but principal.

M. DONNELLY: Existe-t-il entre vous et les entreprises de transport du grain une entente spéciale sur les frais d'entreposage? Vous êtes-vous entendus avec la Commission des grains sur les frais d'entreposage?

M. HUNGERFORD: Si j'ai bonne mémoire, nous devons obtenir l'assentiment de la Commission du blé sur le tarif de ces frais.

M. DONNELLY: Je comprends. Je sais naturellement que la Commission des grains impose un cent d'entreposage. C'est un maximum d'un cent par mois. Je suis porté à croire que la Commission des grains impose ce droit d'un trentième de cent par jour. Je crois savoir aussi que la Commission des grains, quand elle a le soin de ce domaine et quand le blé lui est remis, fait des arrangements spéciaux avec les compagnies pour l'entreposage de ce blé, et à un tarif bien plus bas. Ainsi les élévateurs d'entreposage interne de Moose Jaw, de Regina et de Saskatoon prennent un soixantième de cent par jour, et même parfois moins. Or je me demandais si vous aviez également une entente particulière avec eux pour l'entreposage, ou si vous...

M. HUNGERFORD: Je ne crois pas pouvoir vous répondre tout de suite, monsieur, mais je vais m'informer.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous ce renseignement tout de suite?

M. DONNELLY: Oui. Ces frais ne sont nullement imposés par l'Etat mais bien par la Commission des grains qui fixe le maximum des frais d'entreposage; toutefois quand le blé est remis à la Commission du blé par l'élévateur privé ou par les compagnies particulières, la Commission fait avec les élévateurs de terminus des arrangements spéciaux pour réduire le tarif d'entreposage, et je désirais savoir si vous faisiez des arrangements spéciaux aux mêmes fins.

M. HUNGERFORD: C'est possible, mais il me faudra me renseigner. Nous n'avons pas d'arrangement pour l'entreposage dans le sens ordinaire.

M. DONNELLY: Votre élévateur-terminus de Saint John est bien un élévateur-terminus?

M. HUNGERFORD: Oui, dans cette mesure, mais il est bien peu considérable. Les autres élévateurs sont à la Baie Georgienne. Ils servent à transborder le grain du bateau aux wagons.

M. DONNELLY: J'imagine que les droits d'entreposage ont été fixés quand les élévateurs n'étaient remplis qu'à moitié ou au quart. A l'heure actuelle, ils sont absolument bondés toute l'année ou à peu près, et les droits doivent être moindres aujourd'hui qu'auparavant.

M. HUNGERFORD: Nous allons nous informer pour vous répondre, monsieur.

M. ARMSTRONG: Nous savons à quoi nous en tenir sur l'huile combustible. Les frais globaux de combustible sur les trains atteignent environ \$14,500,000. L'huile combustible coûte à peu près \$1,250,000, soit moins de 10 p. 100, probablement 8 p. 100.

Le PRÉSIDENT: "Frais généraux" et "Immobilisations".

M. DONNELLY: Sous la rubrique de "Frais généraux" je remarque le mot "Pensions". Les pensions sont-elles versées partie par l'employé, partie par la compagnie et partie par l'Etat?

M. DONNELLY: Les contributions aux pensions proviennent entièrement des deux?

M. COOPER: Oui, le chemin de fer ou les employés contribuent aux pensions. L'I.C.R. a conclu un arrangement en vertu duquel le minimum de pension est

porté de \$20 à \$30, et l'Etat a fourni cette proportion de la pension par un vote spécial. Mais d'ordinaire les pensions sont aux frais du chemin de fer avec en sus une certaine contribution de la part des employés tirée de la caisse des pensions à laquelle contribuent les employés.

M. BERCOVITCH: Quel pourcentage versent les employés?

M. COOPER: Il varie. Il existe trois caisses de retraite. Au Grand-Tronc les employés contribuent à cette caisse dans la proportion de $2\frac{1}{2}$ p. 100; au I.C.R., $1\frac{1}{2}$ p. 100; quant à la caisse principale de retraite le taux de contribution des employés est facultatif. Il peut aller de 1 à 10 p. 100, la compagnie allant pour sa part de 1 à 5 p. 100.

M. MACINNIS: Quelle est, dites-vous, la part de contribution de la compagnie à la caisse principale? Est-elle de 1 à 5 p. 100?

M. COOPER: Au National-Canadien, les employés versent à la caisse principale de retraite 1 à 10 p. 100 de leur salaire, la compagnie en fait autant jusqu'à 5 p. 100.

M. HUNGERFORD: La contribution est facultative pour les employés, les uns versant 1 p. 100 de leur salaire, d'autres 2 p. 100 et d'autres 3 p. 100 et ainsi de suite. Mais la compagnie verse la même proportion que l'employé, quelle que soit la contribution de l'employé, jusqu'à un maximum de 5 p. 100 du salaire de l'employé.

M. BERCOVITCH: Ces contributions se font-elles sur une base de vingt ans, trente ans ou davantage?

M. COOPER: Qu'entendez-vous par là, monsieur Bercovitch?

M. BERCOVITCH: Je désire savoir si un employé a droit à sa retraite après vingt ou trente ans?

M. COOPER: L'employé doit avoir moins de 45 ans à son entrée au service et il est mis à sa retraite à soixante-cinq ans; ce sont là les deux limites d'âge. Mais un employé peut naturellement avoir quarante ans de service. Je devrais peut-être ajouter que les employés ne contribuent à la caisse principale de retraite que depuis le 1er janvier 1935. Avant cette date la compagnie défrayait tout le coût de la retraite. Je m'explique; je ne veux pas laisser entendre que certains employés ont contribué à la caisse pendant quarante ans.

M. DONNELLY: Les pensions reposent-elles sur des calculs d'actuaire?

M. COOPER: Oui.

M. DONNELLY: Vous avez vos propres actuaire et votre caisse est solide, n'est-ce pas?

M. COOPER: Tout l'argent de la caisse de retraite est placé en valeurs d'Etat ou en valeurs garanties par l'Etat.

M. SANDERSON: Les employés ne sont pas toujours mis à la retraite à soixante-cinq ans, n'est-ce pas?

M. COOPER: Oui, presque invariablement. Nous avons d'ailleurs déjà répondu à cette question. A ma connaissance, nous avons maintenu en fonctions six surintendants de plus de soixante-cinq ans.

M. SANDERSON: La règle s'applique-t-elle aux employés des trains, par exemple?

M. COOPER: Ils sont mis à la retraite à soixante-cinq ans.

M. SANDERSON: Toujours?

M. COOPER: Invariablement si leur âge nous est connu. Il se présente par fois des difficultés pour obtenir leur certificat de naissance, etc. Cependant si nous savons que tel employé a soixante-cinq ans, nous le mettons à la retraite. C'est automatique et non facultatif.

M. McCULLOCH: J'imagine que nombre d'employés de chemin de fer vous écrivent de leur accorder un an de grâce?

M. COOPER: Oh! oui, nous recevons des milliers de lettres à cet effet. A ce propos une situation nouvelle surgit en ce moment. On demande partout des ouvriers mécaniciens, surtout dans l'industrie métallurgique. Il peut arriver que si le manque de ces ouvriers s'aggrave, nous soyons obligés d'en garder après l'âge ou d'en rappeler qui sont à la retraite; toutefois, ce manque d'employés ne s'applique pas à d'autres catégories; et le manque d'ouvriers mécaniciens ne sera probablement pas très prononcé.

M. HANSELL: Je ne vois pas pourquoi on n'accorderait pas de prolongation aux journaliers. Nombre d'entre eux n'ont jamais gagné suffisamment pour faire d'assez bonnes économies. Et il s'ensuit qu'à soixante-cinq ans quantité d'entre eux sont portés sur les listes de secours ou obligés de s'adresser ailleurs.

M. HUNGERFORD: Ma foi, c'est la règle que nous avons adoptée au moment de la création de la caisse de retraite, et la participation dépend principalement des employés eux-mêmes.

M. HANSELL: Je parle surtout de ceux qui n'ont pas été à votre service pendant vingt ans. Ces gens ne touchent pas de pension, je crois; en touchent-ils une?

M. McCULLOCH: Nous ne pouvons les accepter s'ils ont plus de quarante-cinq ans.

M. HANSELL: Oh! Il s'est présenté des exceptions.

M. HUNGERFORD: Très rarement.

M. McCULLOCH: Pas très souvent.

M. COOPER: Sous les anciens règlements la limite d'âge d'admission était de cinquante ans, et celui de la retraite soixante-cinq. Tous les retraités actuels tombent sous l'ancienne règle. Le nouveau règlement des quarante-cinq ans est entré en vigueur en janvier 1935 seulement; or, nous n'avons pas encore eu à nous occuper de cette catégorie d'employés et nous n'aurons pas à le faire d'ici quinze ans. Il se trouve donc qu'aujourd'hui un employé a pu entrer chez nous avant cinquante ans et conserver ses droits à la retraite.

M. HANSELL: En est-il ainsi aussi pour les journaliers?

M. COOPER: Oui; s'ils comptent quinze ans de service, ils touchent la pension.

M. HANSELL: Qu'arrive-t-il s'ils meurent avant l'âge de la retraite? Leur veuve touche-t-elle la pension?

M. COOPER: Pas du tout; à moins que l'employé n'ait contribué à la caisse de retraite, auquel cas la veuve retire les versements augmentés des intérêts.

M. HANSELL: Leurs versements ne leur sont pas perdus?

M. COOPER: Non, monsieur; jamais.

M. MACINNIS: La contribution à la caisse de retraite est-elle obligatoire?

M. COOPER: Non, facultative; je veux dire que l'employé reste libre de contribuer. Si l'employé n'a pas contribué, la compagnie verse une pension sur une base de \$25 par mois.

M. HUNGERFORD: A condition que l'employé ait été à votre service un certain nombre d'années.

Le PRÉSIDENT: Vient maintenant le compte des immobilisations.

M. McCULLOCH: Les entreprises qui traitent les traverses au créosote appartiennent-elles au chemin de fer, ou sont-elles indépendantes?

M. HUNGERFORD: Ce sont toutes des entreprises particulières qui effectuent le travail à forfait pour notre compte.

Le PRÉSIDENT: Que récupérez-vous des embranchements et des voies de garage condamnés? En récupérez-vous l'acier?

M. ARMSTRONG: L'acier seulement, sauf, peut-être, les ponts, je veux dire les ponts en acier. Ils peuvent être utilisés comme ferraille ou parfois pour d'autres embranchements.

M. HUNGERFORD: Nous récupérons tout ce qui peut l'être.

M. SISSONS: Où a-t-on construit les nouvelles lignes?

M. COOPER: Nous avons terminé l'embranchement Senneterre-Rouyn.

M. BERCOVITCH: Le service en est-il commencé?

M. COOPER: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Si nous en avons fini de cet article, passons au suivant: opérations en 1939 intéressant la part de propriétaire.

M. BERCOVITCH: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Vient ensuite la dette consolidée, principal et intérêts.

M. BERCOVITCH: Avez-vous quelque idée du chiffre global que l'Etat aurait à verser en monnaie américaine sur ces \$41,000,000 d'intérêts?

M. COOPER: Environ \$22,000,000.

M. BERCOVITCH: C'est beaucoup.

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. DONNELLY: Serait-il impossible de convertir ces obligations perpétuelles en obligations à terme?

M. COOPER: C'est le Dr Clark qui devrait répondre à cette question.

M. BERCOVITCH: La chose serait impossible sans l'assentiment des obligataires ou l'adoption d'une loi spéciale.

M. COOPER: Ces obligations sont presque toutes en livres sterling, et les chemins de fer Nationaux ni aucune autre compagnie au Canada ne peuvent obtenir de devises sterling aux fins de retirer des obligations en sterling. C'est une question qui relève de l'Etat.

M. BERCOVITCH: C'est l'unique moyen d'y parvenir. Le chemin de fer ne pourrait y arriver de lui-même.

M. HUNGERFORD: On s'est sérieusement arrêté à la question et on l'a longtemps discutée.

M. BERCOVITCH: La voie législative comporterait la répudiation.

M. DONNELLY: Ce ne serait pas la répudiation si vous offrez le paiement

M. BERCOVITCH: Si on consent à l'accepter, il n'y aura pas de répudiation.

M. DONNELLY: Si on offre à quelqu'un son argent, ce ne sera pas de la répudiation.

M. BERCOVITCH: Non, mais il faut obtenir son consentement. Ce serait impossible sans son consentement, à moins d'adopter une loi spéciale, ce qui entraînerait la répudiation.

Le PRÉSIDENT: Jusqu'ici les obligataires ci-dessus n'ont pas été disposés à accepter leur argent.

M. BERCOVITCH: Non.

M. McCULLOCH: Vous dites qu'un grand nombre sont remboursables en sterling?

M. COOPER: Certaines en monnaies américaines, d'autres en sterling et quelques-unes en monnaie canadienne; certaines comportent deux modalités, d'autres trois.

M. McCULLOCH: Les possesseurs de titres en sterling obtiennent 5 p. 100. Le taux est bien moins élevé pour le sterling, soit 7 ou 6 p. 100.

M. COOPER: C'est un titre de bon aloi rapportant 5 livres sterling.

M. ROSS: La plus grande partie des obligations Grand-Tronc sont en sterling?

M. COOPER: Non, je crois que la plupart sont remboursables en dollars.

M. ROSS: En quoi?

M. COOPER: Parlez-vous du seul item, les obligations perpétuelles?

M. ROSS: Oui.

M. COOPER: Ces obligations—les cinq premières—sont presque totalement détenues en Grande-Bretagne et sont effectivement en sterling.

M. ROSS: Oui; c'est ce que je croyais.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous passer à l'item suivant, messieurs—opérations en 1939 intéressant la part de propriétaire?

M. BERCOVITCH: Nous l'avons examiné.

Le PRÉSIDENT: Ah! oui, c'est exact. Puis viennent les Prêts du Dominion du Canada.

IMMOBILISATIONS DANS LES FILIALES

COMPAGNIE	Montant en cours	Quote-part du réseau	Valeur comptable
Actions:			
Atlantic and St. Lawrence Rail Road Company.....	\$ 5,480,700 00	\$ 224 33	\$ 176 53
The Belt Railway Company of Chicago..	3,120,000 00	240,000 00	240,000 00
Marine Marchande du Gouvernement Canadien, Limitée.....	300 00	300 00	300 00
Central Vermont Transportation Company.....	300,000 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	2,142,000 00
Détroit Terminal Railroad Company..	2,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00
Northern Alberta Railways Company..	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 (Sans valeur au pair).....	1,000 actions	6 actions	600 00
The Toronto Terminals Railway Company	500,000 00	250,000 00	250,000 00
The Toledo Terminal Railroad Company	4,000,000 00	387,200 00	387,200 00
Lignes aériennes Trans-Canada.....	3,750,000 00	3,750,000 00	3,750,000 00
Vancouver Hotel Company Limited..	100,600 00	50,300 00	50,300 00
			<u>\$ 9,907,084 06</u>
Obligations:			
Atlantic and St. Lawrence Rail Road Company.....	\$ 3,000,000 00	\$3,000,000 00	\$3,012,040 00
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Co. 1st Mtge. Bonds.....	3,000,000 00	587,000 00	571,615 00
Northern Alberta Railways Co. 1st Mortgage Bonds.....	20,300,000 00	10,150,000 00	10,150,000 00
The Toronto Terminals Railway Co. 1st Mortgage Bonds.....	25,960,000 00	12,980 000 00	12,980,000 00
			<u>\$26,713,655 00</u>
Avances:			
Chicago & Western Indiana Railroad Company.....			\$ 1,469,467 24
The Railroad Credit Corporation.....			207,123 36
Railway Express Agency, Incorporated.....			87,823 62
			<u>\$ 1,764,414 22</u>
			<u>\$38,385,153 28</u>

M. BERCOVITCH: Les \$3,750,000 des Lignes aériennes Trans-Canada sont leurs immobilisations?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. BERCOVITCH: Pourriez-vous me dire si la totalité de cette somme a été répartie, a été employée à l'exploitation ou à la fabrication d'avions; en reste-t-il une partie de disponible pour de nouveaux avions?

M. HUNGERFORD: Vous plairait-il de réserver votre question, monsieur? Nous aborderons les Lignes aériennes Trans-Canada et leurs affaires un peu plus tard.

M. BERCOVITCH: Certainement.

Le PRÉSIDENT: Importants passifs éventuels:

Importants 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 1939 un appel de \$3,750,000.

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANY:

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%.

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 est responsable à l'avenir des \$4,710,000 et en outre passe couramment à son compte de revenus la moitié du déficit annuel de la Northern Alberta Railways Company.

THE DETROIT & TOLEDO SHORE LINE RAILROAD COMPANY:

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company quant à \$5,800,000 First Mortgage $4\frac{1}{2}\%$ 50 Year Gold Bonds, échéance 1957. La garantie, collatérale, sans être conjointe, porte sur les intérêts seulement. La quote-part du Grand Trunk Western est de 9.68%.

CHICAGO & WESTERN INDIANA RAILROAD COMPANY:

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en vertu de bail conjoint supplémentaire en date du 1er juillet 1902, entre la Grand Trunk Western Railway Company et quatre autres compagnies co-propriétaires. L'obligation comporte le remboursement du capital-obligations à l'échéance, et le paiement de l'intérêt aux dates fixées sous forme de loyer annuel. La quote-part du Grand Trunk Western est d'un cinquième des obligations émises pour la propriété "en commun" et du plein montant des obligations émises pour sa propriété "exclusive". Les obligations consistent en Consolidated Mortgage 50 Year 4% Bonds, échéance 1952, et leurs montants en circulation au 31 décembre 1939 s'élèvent 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 co-propriétaires. L'obligation consiste à verser, sous forme de loyers, à un fonds d'amortissement, des montants suffisants pour rembourser l'émission à l'échéance et servir régulièrement l'intérêt. La quote-part du Grand Trunk Western est d'un cinquième tant que chacun des autres co-locataires tient ses engagements. Les obligations consistent en First Refunding Mortgage $4\frac{1}{4}\%$, Series "D" Sinking Fund Bonds, échéance 1962, et le montant en cours au 31 décembre 1939 est de \$22,044,000.

PLANS DE PENSION 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 3,151, et la moyenne de la pension annuelle de \$488, soit un total de \$1,538,691 par an, représentant un capital d'environ \$13,350,000. La portion de cette somme qui a été contribué par les retraités eux-mêmes est portée au passif comme compte créditeur.

M. SMART: Le premier paragraphe de ce chapitre est une réponse à la question de M. Bercovitch.

M. BERCOVITCH: Oui.

Le PRÉSIDENT: Si personne n'a de questions à poser, nous allons passer à la page 22. Compagnies constituant le réseau de l'Etat canadien.

M. HUNGERFORD: Je puis dire, pour la gouverne du Comité, que nous avons mené une campagne en vue de réduire le plus possible le nombre des compagnies. Nous sommes acculés à de nombreux obstacles, mais néanmoins nous avons réussi à éliminer un certain nombre de compagnies et telle est notre ligne de conduite.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il des questions à poser?

M. ROSS: Dans le rapport de 1938 il y avait 99 compagnies; j'en vois maintenant 102 dans celui de 1939. Où est la réduction? Il y a une différence de 3, en augmentation plutôt qu'en diminution.

M. HUNGERFORD: A tout événement, on en a éliminé un certain nombre; la chose est certaine.

Le PRÉSIDENT: A la page 24...

M. ROSS: Pourrions-nous avoir une liste des réductions?

M. COOPER: Nous vous en fournissons une.

M. ROSS: Et aussi une liste des augmentations.

M. BERCOVITCH: Pendant que vous y serez vous pourrez peut-être nous donner une idée de l'*Industrial Land Company*.

M. COOPER: C'est un trust de valeurs pour les terres n'appartenant pas au chemin de fer.

M. BERCOVITCH: Avez-vous dit les terres n'appartenant pas au chemin de fer?

M. COOPER: L'excédent des terres exclu de l'hypothèque générale du *Grand Trunk Western* a été assujéti à ce trust de valeurs et on en a disposé lorsque l'occasion s'en est présentée.

M. BERCOVITCH: Est-ce une compagnie canadienne?

M. COOPER: Non, elle est américaine, ayant été constituée en corporation dans l'Etat du Michigan.

M. HUNGERFORD: Je puis dire qu'elle appartient entièrement au réseau.

M. BERCOVITCH: Bien.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser?

M. BERCOVITCH: Certaines des terres détenues par cette compagnie ont-elles été vendues?

M. COOPER: Non; celle-ci s'est réellement efforcée de se débarrasser de certaines de ces terres évidemment à cause des taxes—mais l'état du marché n'a pas favorisé la vente de ce genre de propriété.

M. BERCOVITCH: Cependant, vous n'avez pas acheté d'autres terres?

M. COOPER: Je ne l'affirmerais pas et je ne le nierais pas catégoriquement; mais il est certain que leur nombre a été insignifiant.

Le PRÉSIDENT: A la page 24: Tonnage productif par denrées—Années 1939-1938:

M. DONNELLY: Vous serait-il possible de calculer pour nous le coût du transport d'une tonne-mille de blé cette année en comparaison du coût en 1926, la main-d'œuvre employée à ce transport en comparaison de celle de 1926?

M. ARMSTRON: C'est une question assez compliquée.

Le PRÉSIDENT: Qu'en est le coût entier?

M. ARMSTRONG: C'est une question assez compliquée.

M. DONNELLY: Voyez-vous, vos locomotives actuelles sont bien plus puissantes et vos rails sont en conséquence plus lourds. J'aimerais savoir ce qu'a fait épargner au pays la plus grande longueur de vos trains, ou la main-d'œuvre économisée de cette façon, disons, en comparaison de la situation de 1926?

M. BERCOVITCH: Pourquoi en 1926?

M. DONNELLY: J'ai pris cette année parce qu'on la prend d'habitude comme année de base pour fins de comparaison.

M. BERCOVITCH: Bien.

M. ARMSTRONG: Nous pouvons vous indiquer l'augmentation dans la longueur des trains, par exemple; cependant, ce serait un calcul très compliqué que d'exprimer la chose en dollars et cents.

M. HUNGERFORD: Il faut faire tellement de suppositions.

M. ARMSTRONG: On n'a naturellement pas augmenté la longueur des trains qui circulent sur les embranchements. Ces lignes sont desservies par nos locomotives les plus légères. Ce n'est que sur les voies principales qu'on peut économiser par l'emploi de locomotives plus lourdes; et, comme vous l'avez dit, de meilleurs rails. Il ne s'agit que des voies principales; comparer cette économie au prix de revient total constitue tout un problème; afin de le faire il faudrait avoir recours à toute une série de suppositions et le résultat serait en somme d'ordre absolument théorique.

M. DONNELLY: Voici ce qui me préoccupe: nous avons augmenté la longueur de nos trains, nous avons augmenté le poids de nos rails, nous avons aussi relevé les salaires. Cette augmentation de salaires a-t-elle annihilé les avantages réalisés par l'augmentation de la longueur des trains et du poids des rails?

M. ARMSTRONG: A mon avis, la seule manière de juger de cette question serait d'étudier l'amélioration générale qui s'est produite pour l'ensemble du chemin de fer. Il y a également un autre facteur qui entre en ligne de compte pour compliquer les choses, c'est l'augmentation de l'efficacité du chemin de fer lui-même pendant la période qui a suivi 1926. Il est difficile d'attribuer à chacun de ces facteurs l'importance qui lui revient, l'effet qu'il peut avoir sur l'ensemble de la situation.

M. BERCOVITCH: Vous connaissez le coût du déplacement d'une tonne de marchandise sur une distance d'un mille; vous connaissez cela, n'est-ce pas?

M. ARMSTRONG: Les prix de revient sont assez difficiles à établir en détail pour le chemin de fer. Ainsi, vous pouvez analyser les opérations d'un embranchement et vous assurer si vous faites un profit ou non. Dès que vous abordez la question des coûts moyens vous êtes confrontés par un problème compliqué qui vous force à faire de nombreuses suppositions; en somme, le calcul est très difficile.

M. BERCOVITCH: Et il est douteux qu'il soit exact.

M. ARMSTRONG: Il est douteux qu'il soit exact; en tout cas, il présente de grandes difficultés à moins de comparer une période à une autre. Cette comparaison vous satisfait-elle? Nous l'avons établie d'une façon très approximative pour les années 1939 et 1930.

M. DONNELLY: Oui, c'est très bien.

M. ARMSTRONG: Il s'agit du réseau entier. Pour ces deux années, le trafic fut à peu près le même, considéré au point de vue volume, mais les recettes furent inférieures en 1939 à cause de la réduction des tarifs. Pour cette période, de 1930 à 1939, pour un volume d'affaires identique (les recettes furent inférieures d'environ \$50,000,000) nos recettes nettes ne diminuèrent que d'environ \$1,000,000. Ce que je m'efforce de vous faire comprendre, c'est l'importance de l'amélioration apportée entre 1930 et 1939. Or, elle est due à plusieurs causes: locomotives plus lourdes, rails plus lourds, exploitation plus efficace et améliorations effectuées, améliorations majeures. Il est difficile de répartir l'amélioration et d'en attribuer telle part à la capacité des wagons, telle autre au poids des rails et telle autre encore à l'exploitation plus efficace, etc. Ceci vous est-il utile?

M. DONNELLY: Pas beaucoup. Dans quelle proportion les salaires ont-ils augmenté pendant cette période?

M. ARMSTRONG: Les salaires?

M. DONNELLY: Oui.

M. ARMSTRONG: Depuis 1926?

M. DONNELLY: Depuis 1930.

M. ARMSTRONG: Depuis 1930... il n'y aurait pratiquement aucune différence entre 1930 et 1939 dans le taux moyen des salaires, car les déductions prirent effet en 1931 et demeurèrent en vigueur jusqu'en 1938, une partie de 1938.

M. MACINNIS: Quelle serait la différence dans le total des salaires?

M. ARMSTRONG: Dans le total des salaires, c'est-à-dire la compensation totale: le bilan total des salaires pour 1930 s'établit à \$161,000,000 et le bilan comparable pour 1939 se chiffre à \$123,000,000. En d'autres termes, le volume de marchandises transportées est sensiblement le même (les recettes sont passablement inférieures), mais le bilan des salaires est réduit de \$161,000,000 à \$123,000,000.

Le PRÉSIDENT: Nous avons ici un mémoire indiquant la comparaison du déficit en espèces de 1939 avec celui de 1931. Il comporte des chiffres intéressants. Désirez-vous qu'on le lise?

M. BERCOVITCH: Je suis convaincu que tout ce qui est intéressant devrait être lu; je ne doute pas que le Comité soit de cet avis.

Le PRÉSIDENT: Je demanderai à M. Cooper de le lire.

M. COOPER: Il s'agit d'une comparaison des déficits en espèces pour 1939 et 1931:

"Les recettes brutes du réseau pour 1939, s'élevant à \$203,000,000 sont virtuellement égales à celles de 1931 qui furent de \$200,000,000. Toutefois, le déficit en espèces pour 1939 était de \$40,095,000, comparé à \$60,968 pour 1931, ce qui représente une amélioration de \$20,873,000.

"L'amélioration est même plus importante que ces chiffres ne l'indiquent lorsqu'on se rappelle que nous avons déplacé 2,474 millions de tonnes-milles de marchandises payantes de plus; que les déductions de salaires et d'heures de travail en vigueur en 1931 représentaient \$1,877,000; que nous avons doublé les crédits de remplacement du matériel grevant ainsi notre compte de frais d'exploitation d'une somme additionnelle de \$3,325,000; que le bilan des pensions s'est accru de \$1,741,000; que nous avons mis de côté \$1,114,000 pour l'escompte de la dette, rubrique qu'on n'avait pas ajouté au déficit en espèce de l'année 1931."

Ce qui veut dire que toutes les sommes que je viens de mentionner s'ajoutent à l'amélioration de \$20,000,000. D'autre part, je dois mentionner en toute franchise que, pour la même période, nos frais fixes ont été réduits à \$5,600,000 à la suite d'emprunts de remboursement à des taux d'intérêt moins élevés.

M. BERCOVITCH: Tout ceci est très intéressant. Je crois qu'il est utile de le verser au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Le Comité s'ajournera-t-il à une heure? Il n'est pas encore tout à fait une heure, mais avant de lever la séance décidons s'il y a lieu de nous réunir cet après-midi; il reste beaucoup de travail à faire et il est à souhaiter que nous le terminions aussitôt que possible. Qu'en pense le Comité?

M. McCULLOCH: Puisque les hauts fonctionnaires du National-Canadien sont ici, je crois que nous devrions les retenir le moins longtemps possible.

M. DONNELLY: Je propose que nous nous réunissions de nouveau à 4 heures.

M. MACINNIS: Je ne crois pas pouvoir être présent, monsieur le président, mais je ne m'oppose pas à la réunion du Comité.

Le PRÉSIDENT: En ce cas, nous nous réunirons à 4 heures cet après-midi.

(A midi 50 minutes le Comité s'ajourne à 4 heures de l'après-midi.)

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

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

Le PRÉSIDENT: La séance est ouverte, messieurs. Il y a quorum et il serait à propos de se remettre au travail. Je crois que nous étions à étudier le "Tonnage productif par denrée" à la page 25. Si vous avez terminé l'étude de cet article, nous continuerons. Quelqu'une a-t-il quelque question à poser?

La page 26 traite de l'"Inventaire du matériel".

M. McCULLOCH: A la page 25 il est question de traverses. Le prix du bois a beaucoup augmenté, mais celui des traverses est demeuré le même. Le chemin de fer croit pouvoir les acheter, surtout des petits négociants de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, au même prix, sinon à meilleur marché qu'il y a deux ou trois ans. Il fixe tout simplement le prix et laisse entendre que c'est à prendre ou à laisser.

M. VAUGHAN: Tout ce que je puis dire à cet égard, c'est que nous payons en Nouvelle-Ecosse un prix aussi élevé que partout ailleurs au Canada pour nos traverses. Je ne vois pas comment nous pourrions faire exception pour la Nouvelle-Ecosse et payer plus cher là qu'ailleurs. Il semble que nous pouvons obtenir toutes les traverses dont nous avons besoin au prix que nous offrons. Dans certaines provinces nous payons bien moins cher qu'en Nouvelle-Ecosse.

M. BERCOVITCH: Les achetez-vous sur le marché libre?

M. VAUGHAN: Non. Voici comment nous procédons à cet égard: nous fixons, pour un district donné, un prix que nous croyons juste et nous payons ce prix à tous les fournisseurs du district.

M. McCULLOCH: Bien des gens qui ne sont pas dans le commerce du bois reçoivent des contrats pour la fourniture de traverses, ce qui, je crois, a donné lieu à un peu de mécontentement. Ils les achètent d'autres personnes, faisant un profit de cinq sous par traverse malgré qu'ils ne soient pas dans le commerce du bois.

M. VAUGHAN: Je ne connais personne dans ce cas, monsieur McCulloch. En connaissez-vous que vous puissiez nommer? Nous nous efforçons de ne faire affaire qu'avec ceux qui font le commerce des traverses ou du bois. Il arrive de temps à autre qu'un commerçant ou autre personne dans des conditions semblables avance une certaine somme à un fermier qui le rembourse au moyen de traverses coupées sur sa ferme; alors nous achetons les traverses du commerçant. Sans cela, le fermier ne pourrait se procurer l'argent dont il a besoin.

M. McCULLOCH: Dans le cas qui m'occupe, il ne s'agit pas d'un commerçant.

M. VAUGHAN: Je ne connais personnellement aucun cas de ce genre. Je serais très heureux que vous me donniez les détails; je conduirais une enquête.

M. ROSS: Insérez-le au compte rendu.

M. McCULLOCH: C'est un détail, mais il donne lieu au mécontentement.

M. VAUGHAN: Voici comment nous procédons: dans chaque localité notre acheteur de traverses conduit une enquête au sujet de tous ceux qui sollicitent des contrats pour la vente de traverses. Nos instructions sont explicites: il ne doit recommander la requête d'aucune personne qui n'est pas engagée dans le commerce des traverses ou du bois.

M. SANDERSON: Vous ne faites exception de personne?

M. VAUGHAN: Non. Si la chose se produit ce doit être pour une bonne raison.

M. McCULLOCH: Il ne s'agit pas de favoritisme ou de rien de semblable.

M. VAUGHAN: J'aimerais bien connaître le nom de la personne en cause.

M. BERCOVITCH: Le prix serait nécessairement plus élevé si vous achetiez de ces personnes. Je ne vois pas comment le fermier en bénéficierait.

M. VAUGHAN: Le fermier, naturellement, tout en faisant d'autres travaux coupe quelques feuillus, puis, il achète des provisions du marchand local; pour acquitter sa dette, il se rend dans la forêt avec un ou deux de ses fils et coupe 500 ou 1,000 traverses, qu'il cède au marchand; celui-ci s'adresse à nous pour que nous les achetions au prix fixé.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous quelque chose à proposer, monsieur McCulloch?

M. McCULLOCH: Non. Je saisis l'exposé de M. Vaughan et il est possible que le fermier se soit procuré des provisions au magasin. Quant au marchand de la campagne, je crois qu'il a probablement droit à un contrat.

M. VAUGHAN: Le chose ne se produit que rarement, mais il en est ainsi dans de rares circonstances.

M. DONNELLY: Traitez-vous vos traverses à la créosote?

M. VAUGHAN: Nous en traitons environ 2,000,000 par année.

M. DONNELLY: Quelle durée additionnelle acquièrent-elles ainsi?

M. VAUGHAN: Leur durée utile est plus que doublée.

M. DONNELLY: Le coût en est-il beaucoup augmenté?

M. VAUGHAN: A la suite du traitement, la traverse coûte presque deux fois plus que la pièce non traitée. Une traverse de pin gris non traitée dure 8 ans en moyenne; cette durée est portée de 18 à 20 ans par le traitement.

M. DONNELLY: Et la main-d'œuvre?

M. VAUGHAN: Nous économisons la main-d'œuvre nécessaire au remplacement de deux ou trois traverses pendant cette période.

M. BERCOVITCH: Vous faites cela à l'égard des traverses; il serait avantageux que vous puissiez le faire à l'égard des personnes.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous passer à la page 26, "Inventaire du matériel".

M. DONNELLY: Où vos wagons électriques et à essence sont-ils en service?

Le PRÉSIDENT: Sur les petits embranchements.

M. ARMSTRONG: Vous voulez parler de wagons électriques genre diesel?

M. DONNELLY: Oui.

M. ARMSTRONG: Vous le trouverez sous "Automotrices" dans le "Matériel pour voyageurs".

M. DONNELLY: Ces automotrices traînent-elles un ou deux wagons?

M. ARMSTRONG: Deux quelquefois.

M. HUNGERFORD: Soit un, soit deux, suivant le besoin.

M. DONNELLY: Combien d'hommes faut-il pour conduire ces wagons?

M. HUNGERFORD: Le nombre peut en varier quelque peu. D'ordinaire il y a un homme pour conduire le véhicule et un chef de train.

M. DONNELLY: Y a-t-il un serre-freins?

M. HUNGERFORD: Il arrive qu'il y ait une quantité importante de bagages à transporter; parfois le train comporte deux wagons et il faut manutenter une grande quantité de colis et de bagages; sur les voies principales où on doit transmettre des signaux en cas de panne, il peut y avoir un serre-freins.

M. DONNELLY: Dans un cas de ce genre le personnel comprend-il un préposé aux bagages?

M. HUNGERFORD: Non.

M. DONNELLY: Non plus qu'un préposé de messagerie?

M. HUNGERFORD: Non.

M. DONNELLY: Quel personnel y a-t-il sur les trains principaux, les trains de six wagons?

M. HUNGERFORD: Vous voulez parler de trains de voyageurs?

M. DONNELLY: Oui.

M. HUNGERFORD: Deux hommes dans la locomotive, un chef de train et un préposé aux bagages et, dans les conditions ordinaires, probablement un serre-freins. Les règlements varient quelque peu pour différentes parties du réseau.

M. DONNELLY: Le personnel des petits trains est presque aussi considérable que celui des grands trains?

M. HUNGERFORD: Non, pas tout à fait aussi considérable.

M. DONNELLY: Je veux parler du personnel chargé de la conduite du train.

M. HUNGERFORD: D'une façon générale, nous pouvons faire circuler ces automotrices avec un personnel à peu près moitié moins considérable que celui d'autres trains faisant le même service.

M. DONNELLY: Voici la situation: un autobus qui circule sur la route le long de la voie ferrée n'a pas de frais d'entretien, pas de chefs de gare, pas de garde-train, pas de chauffeur de locomotive, pas de préposé aux messageries. Un seul homme fait tout le travail. Vous n'opérez pas dans des conditions de concurrence raisonnable du tout.

M. BERCOVITCH: Ils n'ont pas à construire la voie ferrée ni à l'entretenir.

M. DONNELLY: Non.

M. McCULLOCH: Je remarque, sous la rubrique des wagons fermés, qu'en 1939 vous en avez 3,000 de moins qu'en 1938. Je m'intéresse un peu aux wagons fermés parce que nous en construisons dans le comté de Pictou. Je me demandais justement si vous alliez ramener ces wagons au nombre où ils étaient en 1938.

M. HUNGERFORD: Les wagons que nous détruisons sont presque toujours de faible capacité, et ceux que nous achetons sont à grande capacité; de sorte qu'une des nouvelles unités équivaut à plus qu'une des anciennes. Celles-ci sont des wagons de 20 à 35 ans. Ainsi, réellement le nombre d'unités ne dit pas toute l'histoire. Pour répondre à votre question, cela dépend des exigences du trafic. Si le volume du trafic augmente, il nous faudra plus de wagons.

M. McCULLOCH: J'espère que le trafic va augmenter.

M. HUNGERFORD: Moi aussi.

M. SANDERSON: Quelle proportion des wagons fermés construisez-vous vous-mêmes?

M. HUNGERFORD: Quelle proportion nous construisons nous-mêmes?

M. SANDERSON: Oui.

M. HUNGERFORD: Nous ne construisons pas de wagons fermés.

M. SANDERSON: Depuis quand?

M. HUNGERFORD: Nous n'en construisons plus depuis nombre d'années. Vous pensez peut-être aux wagons frigorifiques.

M. SANDERSON: Non.

M. HUNGERFORD: Juste aux wagons fermés?

M. SANDERSON: Oui.

M. HUNGERFORD: La compagnie n'a pas construit de wagons fermés à ma connaissance. De temps à autre, nous confions à nos usines une petite commande de wagons frigorifiques ou quelque chose comme cela.

M. SANDERSON: Vous ne faites que réparer les wagons fermés?

M. HUNGERFORD: Oui, nous les réparons, nous les reconstruisons.

M. DONNELLY: Pour revenir à la question, je parlais tantôt de ces petits wagons à essence. La compagnie a-t-elle expérimenté ou essayé quelque chose pour faire une vraie concurrence à ces autobus, une voiture quelconque conduite par un seul homme, comme l'autobus sur la route?

M. HUNGERFORD: A différentes reprises, nous avons essayé une petite unité, une sorte particulière qui pouvait aller tant sur la route que sur le rail. En général, les résultats n'ont pas été très bons.

M. ROSS: A propos de l'article qui traite des locomotives, je me demande si je pourrais obtenir du Comité un mot de renseignement sur cette nouvelle lumière Marslight qu'on emploie aux Etats-Unis, Elle semble avoir un grand succès là-bas.

M. HUNGERFORD: Je ne puis répondre à cela. Je ne sais de quoi il s'agit.

M. ROSS: C'est apparemment un feu tournant pour protéger le trafic aux croisements de chemins. Une automobile arrive et recule effectivement devant ce nouveau genre de lumière installée sur le devant des locomotives.

M. ARMSTRONG: Est-ce sur la locomotive?

M. ROSS: Oui. C'est une sorte de lampe rotative appelée Marslight. Les automobilistes s'en viennent et croient que le train a quitté la voie et s'en vient sur la route.

M. HUNGERFORD: Je le regrette, mais c'est une chose qui m'a échappé.

M. ROSS: C'est un facteur de sécurité, d'après les nouvelles que j'en reçois. Vous n'avez pas de renseignements à offrir là-dessus?

M. HUNGERFORD: Non.

Le PRÉSIDENT: A titre de président, je ne devrais probablement rien dire, mais j'ai toujours pris intérêt à ce problème de la construction des wagons. Le problème d'un nouveau matériel pour les chemins de fer a été mainte fois soulevé devant ce comité, surtout en ce qui concerne la quantité de matériel roulant que construit votre compagnie par rapport au total ou la proportion construite dans vos usines. Je crois que moins de 10 p. 100 de ces wagons sont construits par la compagnie—un sur vingt.

M. ARMSTRONG: Pas même.

Le PRÉSIDENT: Il me semble, en voyant les usines que nous avons le long de la route, que nous pourrions en construire bien davantage. Je ne sais pas si c'est possible ou économique, mais les hommes qui travaillent pour la compagnie de chemin de fer font le diable à ce sujet. Je dois le dire, parce que j'en ai beaucoup dans ma région.

M. HUNGERFORD: La compagnie a pour politique de faire toutes les réparations dans ses propres usines au lieu de les donner à l'entreprise. D'autre part, à cause de la supériorité des usines privées et de leur organisation pour la construction des wagons, nous avons toujours trouvé avantageux, en somme, de donner les nouveaux wagons à entreprise. Nous pourrions en construire un certain nombre avec difficulté et d'une manière peu efficace, mais nos usines sont surtout organisées, destinées et outillées pour les travaux de réparation et nous les faisons entièrement nous-mêmes. Nous n'avons pas l'intention pour le mo-

ment d'entreprendre de construire les nouveaux wagons dans nos usines de réparation. Les unes sont organisées pour une chose et les autres pour une autre. Mais il y a beaucoup de wagons spéciaux, comme les wagons frigorifiques et certains chasse-neige que nous construisons dans nos usines.

Le PRÉSIDENT: Sans doute, vos employés prétendent qu'ils peuvent construire n'importe quoi, locomotives, wagons de marchandises et de voyageurs, wagons frigorifiques, n'importe quoi.

M. HUNGERFORD: Ils le peuvent si nous leur donnons assez de temps et d'argent.

M. BERCOVITCH: Nous le pourrions probablement tous.

Le PRÉSIDENT: J'en doute.

M. BERCOVITCH: Avec du temps et de l'argent, nous pouvons accomplir presque n'importe quoi.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Si non, la rubrique suivante est la statistique de l'exploitation de la voie ferrée. Y a-t-il des questions là-dessus? Puis à la page 28, statistiques de l'exploitation de la voie ferrée—même chose.

M. HUNGERFORD: C'est la suite.

M. SMART: Ce sont les moyennes.

Le PRÉSIDENT: La rubrique suivante, ce sont les employés et leurs émoluments; vient ensuite la répartition du dollar.

M. McCULLOCH: Entre 1938 et 1939, les chiffres sont assez semblables, en ce qui concerne la main-d'œuvre.

M. HUNGERFORD: Naturellement il n'y a pas grand changement à moins que le niveau des salaires ne change.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Si non, nous allons passer à la longueur des lignes exploitées au 31 décembre 1939, page 29.

M. HUNGERFORD: C'est simplement un état du nombre de milles parcourus.

Le PRÉSIDENT: Oui. S'il n'y a pas de questions, nous avons fini le rapport des chemins de fer Nationaux.

M. HUNGERFORD: Monsieur le président, on a posé ce matin un certain nombre de questions auxquelles nous ne pouvons pas répondre de mémoire, et nous avons promis d'obtenir les réponses. Nous ne pouvons pas compléter les réponses pendant l'interruption de la séance, mais si cela vous agréait, nous les ferons terminer ce soir et nous vous les présenterons demain matin, si vous siégez. Sinon, nous les soumettrons à la prochaine séance du Comité.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions aussi bien discuter cette question tout de suite. Le Comité désire-t-il siéger ce soir?

M. DONNELLY: Il y aura probablement un vote à la Chambre ce soir.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons très bien interrompre cette séance pour aller voter. Si le vote survient lorsque nous aurons siégé une heure ou plus, nous pourrions ajourner le comité à demain. Etes-vous disposés à siéger ce soir à huit heures?

M. McCULLOCH: Sous réserve du vote à la Chambre, je suppose.

M. BERCOVITCH: Siégeons ce soir.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Que tous ceux qui veulent siéger ce soir l'indiquent. Eh bien! Alors nous siégerons ce soir, à huit heures.

M. SISSONS: Y a-t-il ici un poste, monsieur le président, indiquant les revenus que le N.C. a obtenus, le cas échéant, de son placement dans le chemin de fer du Nord de l'Alberta?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. COOPER: Notre part, qui est la moitié de la perte nette du Northern Alberta, est cette année de \$638,000. Le C.P.R. en perd autant.

M. SISSONS: Le N.A.R. fournit-il des rapports mensuels?

M. COOPER: Cette compagnie envoie des rapports mensuels au statisticien du Dominion, mais je ne crois pas qu'ils soient publiés, sauf par le statisticien.

M. SISSONS: Je croyais que d'après l'entente entre le N.C. et le P.C. le rapport devait être envoyé mensuellement aux deux compagnies.

M. COOPER: Vous voulez dire que la compagnie ferait un rapport au N.C. et au P.C.?

M. SISSONS: Oui.

M. COOPER: Oui. Nous recevons un état mensuel indiquant ses recettes, ses dépenses et ses autres frais.

M. SISSONS: Et le N.C. en assume la moitié?

M. COOPER: Nous en prenons la moitié.

M. SISSONS: Les deux compagnies ont-elles part égale dans la direction du chemin de fer?

M. COOPER: C'est une direction en commun.

M. SISSONS: Les gens semblent avoir l'impression que le P.C. est l'élément dominant et que le N.C. est le commanditaire. Je voudrais voir détruire cette impression. Les représentants du P.C. viennent dans cette région et parlent comme si le N.A.R. appartenait au P.C. au lieu d'être la propriété commune des deux chemins de fer. J'aimerais que le N.C. prenne une attitude plus ferme à ce sujet.

M. HUNGERFORD: La situation est celle-ci: il y a nombre égal de représentants dans le conseil d'administration. La présidence alterne chaque année. La raison pour laquelle l'impression dont vous parlez s'est répandue, est peut-être que le gérant général actuel du N.A.R. est un ancien employé du P.C. Mais par contre, nous avons certains employés qui ont des postes supérieurs dans la compagnie. Je ne sais exactement ce que vous voulez dire par l'impression du public, mais en réalité nous partageons d'une manière égale l'administration de ce chemin de fer.

M. SISSONS: Je veux en avoir le cœur net. Dans le contrat passé entre le N.C. et le P.C. en date du 29 janvier 1929, la dernière clause stipulait que:

Les parties conviennent de coopérer avec loyauté et sincérité, et de donner effet à ce contrat de la manière la plus libérale et la plus raisonnable, afin que chacune reçoive part pleine et égale des bénéfices de l'entreprise commune.

Cela semble vouloir dire que chaque partie se défait de l'autre lorsque cette clause a été rédigée. Le National-Canadien est-il convaincu qu'on le traite loyalement et que cette clause est appliquée dans l'exploitation du N.A.R.?

M. HUNGERFORD: Oui, je le crois.

M. SISSONS: C'est tout ce que je voulais savoir.

M. DONNELLY: A la page 28, il est dit: "tonnes-mille—marchandises payantes", vis-à-vis de 17 millions de dollars. Je me demande s'il serait possible d'obtenir le coût de la main-d'œuvre par unité de travail comme vous l'entendez en comptabilité de chemin de fer. N'est-ce pas cela?

M. ARMSTRONG: Pour le transport des marchandises.

M. DONNELLY: Oui, et vous estimez le prix du transport d'un voyageur à quatre ou cinq fois cela? Un voyageur-mille équivaldrait à quatre ou cinq tonnes-mille, n'est-ce pas?

M. ARMSTRONG: C'est une formule bien arbitraire. On a employé la base d'un voyageur-mille égale à trois tonnes-mille, parfois à quatre. Suivant les autorités, les opinions diffèrent. C'est probablement trois qui est le plus employé. Comme je l'ai dit, c'est un chiffre très arbitraire.

M. DONNELLY: En l'estimant même à quatre, pourriez-vous nous donner les frais de main-d'œuvre par unité de travail en 1913, 1926, 1932, au plus bas de la dépression, puis l'année en question, 1939?

M. ARMSTRONG: Nous pourrions vous fournir cette donnée au point de vue arithmétique, pour ce qu'elle vaudra.

M. DONNELLY: C'est ce que je veux avoir.

M. ARMSTRONG: Je n'aimerais certainement pas à dire que vous pouvez en tirer des conclusions.

M. DONNELLY: J'aimerais que vous nous donniez cela.

M. ARMSTRONG: Nous pouvons le faire calculer arithmétiquement.

M. DONNELLY: Très bien.

Le PRÉSIDENT: En avez-vous fini avec ce rapport? Si oui, nous allons passer au rapport du vérificateur—rapport et comptes, réseau National-Canadien, année terminée au 31 décembre 1939. Voulez-vous que nous lisions cela comme nous l'avons fait auparavant?

M. DONNELLY: Voulez-vous dire le rapport du vérificateur?

Le PRÉSIDENT: Oui, la lettre est au commencement du rapport, le préambule si vous préférez.

M. HUNGERFORD: C'est assez important.

Le PRÉSIDENT: Nous devrions l'avoir, je crois, car nous ne voulons pas négliger cette affaire.

M. DONNELLY: Ce n'est pas un rapport très long.

M. HUNGERFORD: Voulez-vous que M. Armstrong le lise?

Le PRÉSIDENT: Oui, s'il vous plaît.

M. HANSELL: Je crois que nous ne l'avons pas.

M. BERCOVITCH: Je ne l'ai pas ici.

M. SMART: Il a été envoyé à tous les députés avec le rapport annuel.

M. HUNGERFORD: Monsieur le président, me permettez-vous de faire comparaître M. Matthews, de la maison Touche & Company?

Le PRÉSIDENT: Sans doute. Désirez-vous qu'il nous donne lecture de son rapport?

M. HUNGERFORD: Voulez-vous avancer s'il vous plaît, monsieur Matthews? Me permettez-vous de le présenter, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. HUNGERFORD: Monsieur le président, messieurs, je vous présente M. Matthews, de la maison George A. Touche and Company, vérificateurs du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada. Avec la permission du président, je lui demanderai de donner lecture du rapport qu'il a préparé et je suis persuadé qu'il sera en mesure de répondre à toute question qui pourra lui être posée.

M. MATTHEWS (lisant):

MONSIEUR LE MINISTRE DES TRANSPORTS,
Ottawa, Canada.

MONSIEUR LE MINISTRE,—Conformément aux prescriptions des articles 13 et 15 de la Loi idu National-Canadien-Pacifique-Canadien, 1936, et du chapitre 2, 1939, "Loi sur la nomination de vérificateurs pour les Chemins de fer Nationaux," nous avons vérifié les comptes du Réseau National pour l'exercice 1939 et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Nous joignons à ce rapport les états suivants du Réseau national:

- Pièce I—Bilan d'ensemble au 31 décembre 1939 avec certificat de vérification.
 Pièce II—Dominion du Canada—Part de propriétaire au 31 décembre 1939.
 Pièce III—Compte de profits et pertes—Exercice 1939.
 Pièce IV—Etat des revenus—Exercice 1939.
 Pièce V—Immobilisations dans les filiales au 31 décembre 1939.
 Pièce VI—Importants passifs éventuels, y compris plans de pensions, au 31 décembre 1939.

BILAN D'ENSEMBLE

Nous avons accepté les immobilisations en propriétés et matériel telles qu'elles figurent aux livres des compagnies le 1er janvier 1923. Quant aux placements immobiliers apportés dans les comptes du Réseau national en 1923, ils ont été soumis aux réductions autorisées par 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, déductions faites des retraits, figurent au prix de revient. Les acquisitions de propriétés depuis cette époque comprennent les frais de construction sur certains embranchements dont l'achèvement est suspendu depuis plusieurs années.

Les placements dans les filiales, mentionnés dans la pièce V, sont principalement représentés, excepté les Lignes Aériennes, par 50 p. 100 ou une part moindre de leur capital-actions. Les chiffres du bilan sont basés sur le prix de revient, ou en certains cas, sur des évaluations spéciales approuvées il y a quelques années par l'*Interstate Commerce Commission*. Les règlements de la Commission en vigueur jusqu'au 31 décembre 1939, n'exigent pas tous les ans une nouvelle évaluation des placements dans les filiales en cas de changement dans leurs revenus ou leur situation financière. Il est à remarquer, cependant, que la Commission a émis sur les évaluations de portefeuilles un règlement modificateur, en vigueur à partir du 1er janvier 1940, d'une portée plus restrictive que le précédent.

Les comptes du réseau sont tenus en monnaie canadienne—les livres sterling et les dollars américains sont convertis au pair du change.

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 les pensions courantes ni pour celles conditionnellement prévues par le plan contractuel de 1935 et les plans antérieurs sans engagement contractuel. Les paiements de pensions courantes effectués par le chemin de fer sont débités au fur et à mesure aux frais d'exploitation. Pour les pensions déjà accordées et en vigueur d'après le plan contractuel de 1935, le chemin de fer a préparé des chiffres estimatifs que nous avons acceptés et qui représentent un capital d'environ \$13,350,000. Cette somme ne couvre pas les pensions conditionnellement prévues par le plan contractuel de 1935, parce que leur paiement dépend du mouvement général dans les rangs des employés de chemin de fer.

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

La comptabilité de dépréciation est appliquée au matériel roulant des lignes aux Etats-Unis. La comptabilité de retrait est appliquée sur la base de prix coûtant au matériel des lignes canadiennes et aux propriétés immobilières aux Etats-Unis et au Canada. Dans notre rapport au Parlement du 22 mars 1935, nous avons recommandé, dans certaines conditions, l'adoption de la comptabilité de dépréciation pour le matériel des lignes canadiennes sur la base générale de l'Ordonnance de dépréciation n° 15,100 de l'*Interstate Commerce Commission*, entrée en vigueur, pour le matériel seulement, chez les compagnies de chemins de fer des Etats-Unis, à partir du 1er janvier 1935. Cette recommandation était basée sur l'adoption obligatoire de

règlements uniformes de comptabilité par toutes les compagnies de chemins de fer obéissant aux lois du Canada.

En vue des changements apportés à la situation par la guerre, particulièrement en ce qui concerne les retraits de matériel, nous recommandons maintenant sans réserve l'application de la comptabilité de dépréciation au matériel des lignes canadiennes. Au cours de 1939, le Réseau national a fait des études détaillées de dépréciation,—auxquelles nous avons collaboré—, et a préparé des chiffres à l'appui qui seraient de la plus grande utilité si la recommandation de mettre en pratique cette comptabilité de dépréciation était adoptée.

Nous recommandons de nouveau l'établissement le plus tôt possible de règlements uniformes et obligatoires de comptabilité applicables à tous les chemins de fer canadiens sous l'autorité statutaire du Dominion.

En ce qui concerne le programme d'entretien courant, nous avons reçu du président des certificats à l'effet que les propriétés et le matériel ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état de service au cours de 1939.

PORTÉE GÉNÉRALE DE LA VÉRIFICATION

La portée générale de notre preuve de vérification du Réseau national en 1939 peut brièvement être énoncée comme suit:—

- (a) Examen des autorisations d'importantes dépenses, basées principalement sur des décisions enregistrées des administrateurs. Ces autorisations ont été ensuite sanctionnées principalement par des statuts de la *Canadian National Railway Company*, des lois statutaires et financières du Parlement et des arrêtés en conseil.
- (b) Preuves de vérification dans les bureaux de régions, propriétés exploitées séparément et quartiers-généraux du réseau, donnant une coupe transversale des principales dépenses autorisées;
- (c) Examen portant d'une manière générale sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne exercé par le personnel chargé de la vérification interne du réseau. Sous ce rapport, nous collaborons avec les chefs de service de la comptabilité au quartier général et notre but commun est d'assurer au réseau le maximum de protection dans le contrôle intérieur des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériel en magasin, comptes à recevoir, etc. Nous cherchons également le moyen d'établir, en temps opportun, un système plus simple de comptabilité entre toutes les unités du réseau comme se le propose la Loi sur la revision du capital; et
- (d) Vérification et certification du bilan, de l'état des revenus et du compte de profits et pertes embrassant l'ensemble du réseau, pour soumettre au Parlement qui possède ainsi le matériel nécessaire pour tirer ses conclusions sur la matière dont ceux dûment chargés de l'administration du réseau s'acquittent de leurs fonctions.

La vérification couvre les bilans des différentes unités de comptabilité avec états de revenus et comptes de profits et pertes provenant des bureaux de recettes, régions, propriétés exploitées séparément et quartier général se rapportant aux quelque cent une compagnie dont l'ensemble constitue le Réseau national au point de vue exploitation.

Notre travail de vérification a porté sur les principaux endroits suivants:

Au Canada—Halifax, Moncton, Montréal, Ottawa, Toronto, Winnipeg et Vancouver. De plus nous avons effectué des preuves de vérification à d'autres endroits selon les circonstances et les besoins.

Aux États-Unis—St. Albans, Cleveland, Détroit, Chicago et Duluth.

En Europe—Londres et Paris.

Un exemplaire de notre mémoire au conseil d'administration sur les propriétés inactives, les retraits de matériel à l'avance et autres affaires intérieures sera adressé au ministre des Transports en temps utile.

Nous déclarons au Parlement que les comptes du Réseau national ont été tenus, au cours de 1939, en bonne et due forme et conformément en général aux règlements actuels des chemins de fer à vapeur du Canada et à ceux de l'*Interstate Commerce Commission* pour les lignes exploitées aux Etats-Unis.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Les Lignes aériennes Trans-Canada n'ont pas été comprises dans l'ensemble du Réseau national quoique la *Canadian National Railway Company* soit l'unique propriétaire des actions. Nous avons certifié un bilan et un état des revenus séparés au 31 décembre 1939.

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

Les comptes de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, et compagnies subsidiaires ne rentrent pas dans l'ensemble du réseau national, étant donné que toutes les actions de la compagnie propriétaire appartiennent à l'Etat. Nous avons certifié séparément un bilan d'ensemble ainsi qu'un état des revenus et un compte de profits et pertes au 31 décembre 1939.

La réserve pour assurances figurant au bilan ne comprend pas de provision pour risques de guerre.

En ce qui concerne les Lignes Aériennes et la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, la preuve de vérification que nous avons effectuée pour 1939 ressemble en portée à celle du Réseau national et peut brièvement être énoncée comme suit:

- (a) Examen des autorisations concernant les dépenses importantes et embrassant principalement les décisions enregistrées des administrateurs, statuts de compagnies, lois statutaires et financières du Parlement et arrêtés en conseil;
- (b) Preuves de vérification donnant une coupe transversale des principales dépenses autorisées;
- (c) Examen portant d'une manière générale sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne effectué par les vérificateurs des compagnies et couvrant les recettes et dépenses de caisses, valeurs en portefeuille, matériel en magasin, comptes à recevoir, etc.; et
- (d) Vérification et certification des bilans, états des revenus et comptes de profits et pertes pour soumettre au Parlement.

Veuillez agréer, monsieur le ministre, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

GEORGE A. TOUCHE & CO.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser quelques questions au témoin?

M. BERCOVITCH: Dois-je comprendre que les Chemins de fer Nationaux du Canada n'emploient pas la comptabilité de dépréciation?

M. MATTHEWS: Depuis 1923, le réseau canadien emploie la comptabilité de retrait qui consiste à imputer sur les frais d'exploitation, déduction faite de la valeur de récupération, la valeur capitalisée du matériel réformé. De leur côté, parce qu'elles sont tenues de se conformer aux ordonnances de l'*Interstate Commerce Commission*, les lignes américaines ont dû faire entrer en ligne de compte la dépréciation de leur matériel, c'est-à-dire leur matériel roulant.

Bien entendu, cette question de la dépréciation a fait l'objet d'études approfondies de la part des comités qui se sont succédé depuis quelques années et,

finalemeut, en 1935, époque à laquelle l'*Interstate Commerce Commission* rendit obligatoire le calcul de la dépréciation à des taux plus ou moins normalisés,— c'est-à-dire des taux soumis à son approbation—nous fûmes d'avis qu'il était temps pour le National-Canadien d'adopter cette comptabilité à l'égard des lignes canadiennes. Au cours des années passées, nombre de malentendus se sont élevés, tant au pays qu'à l'extérieur au sujet de la comptabilité tenue à cet égard par le réseau national. Certains journaux de New-York ont, dans le cours des années écoulées, publié des articles citant le cas du National-Canadien comme exemple des calamités qui auraient pu se produire si la dépréciation avait été calculée selon les méthodes en usage dans le commerce. Malheureusement, bon nombre de ceux qui écrivent ainsi ignorent tout ou presque tout des principes de comptabilité appliqués par le National-Canadien à son matériel. Quoique la comptabilité de dépréciation n'ait été adoptée qu'à la fin de 1939, cela ne signifie pas que les comptes ne donnent pas une idée raisonnablement juste des résultats de l'exploitation. Naturellement, les états indiquent bien chaque année que la comptabilité est basée sur le retrait et non sur la dépréciation du matériel. La comptabilité de dépréciation accorde au matériel, une durée déterminée établie d'après sa durée utile, tandis que la comptabilité de retrait est obligée de débiter les frais de ce retrait au moment de la mise à la réforme. Si les chemins de fer américains avaient, dans le passé, fidèlement observé les principes de la comptabilité de retrait, il se peut fort que la rigoureuse ordonnance 15,100 n'eût pas été rendue. En effet, la comptabilité de retrait permet aux compagnies de réformer leur matériel quand elles le jugent opportun et dans bien des cas d'après les résultats annuels tandis que la comptabilité de dépréciation établit définitivement la durée de ce matériel.

Il convient peut-être de souligner ici que la comptabilité de dépréciation adoptée par le conseil d'administration pour l'année 1940 n'apportera pas de grands changements dans les comptes des lignes canadiennes basés sur la comptabilité de retrait. Le nouveau système de comptabilité aura pour effet, du moins en ce qui a trait au matériel roulant, de mettre la comptabilité du National-Canadien sur une base de dépréciation comparable à celle des chemins de fer américains de première classe.

Mais les immeubles, dites-vous? Eh! bien, en 1928, la *Interstate Commerce Commission* rendit obligatoire l'application de la dépréciation aux immeubles des chemins de fer, mais elle constata que ce régime était tout à fait impraticable et elle finit par révoquer cette ordonnance et laissa le choix aux compagnies. Aussi, on peut dire aujourd'hui que par suite de l'adoption de la comptabilité de dépréciation par les administrateurs à compter du 1er janvier 1940, les chemins de fer Nationaux seront sur le même pied que les chemins de fer de première classe des Etats-Unis.

M. BERCOVITCH: Quel système le Pacifique-Canadien suit-il?

M. MATTHEWS: Jusqu'à présent, autant que nous le sachions, c'est une comptabilité de retrait. J'ignore ce qu'ils font en 1940, mais sir Edward Beatty, dans son adresse aux actionnaires, laisse entendre que la compagnie songeait à établir une certaine réserve. Je ne suis pas en mesure de savoir si ce système est basé sur la dépréciation ou non.

Mais le système de dépréciation recommandé dans ce rapport et adopté par le chemin de fer est fondé sur une étude de la durée utile de diverses unités du matériel. Je crois qu'il importe à ce Comité de tenir compte du fait que la transition du système de comptabilité dite de retrait au système de dépréciation ne tire guère à conséquence en ce qui concerne la provision absorbée dans les frais d'exploitation pour l'année 1940.

M. BERCOVITCH: Est-ce que cela influerait sur l'état financier des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. MATTHEWS: Non. Cela influe très peu sur le résultat net de 1940. La différence serait très peu marquée si vous continuiez les retraits actuels, car dans

la comptabilité de retrait, comme je le dis, tout doit être absorbé par les frais d'exploitation. Dans la comptabilité de dépréciation, la remise en état et la modernisation du matériel sont débitées à la réserve parce qu'elles constituent un renouvellement de son utilité; tandis que maintenant ces frais seront naturellement débités à la réserve de dépréciation. Ainsi, tous comptes faits, le débit porté aux frais d'exploitation en 1940 ne différera guère de ce qu'il aurait été si le système de la comptabilité de retrait avait été maintenu.

Désire-t-on poser quelque autre question?

M. SMART: Monsieur Matthews, voici ce qu'a dit sir Edward Beatty.

M. MATTHEWS: Voici un extrait d'un discours que sir Edward Beatty prononça à l'assemblée annuelle le 1er mai 1940:

Il est maintenant devenu manifeste que le montant des frais relatifs au retrait du matériel roulant destiné à être réformé en 1940 sera moindre que l'an dernier. En conséquence, on se propose d'ajouter aux frais de retrait une provision à la réserve du matériel roulant. On s'attend à ce que les frais totaux de l'année correspondent à peu près à toutes les prévisions de dépréciation.

Ce sont à peu près tous les renseignements que nous avons concernant le chemin de fer Pacifique-Canadien.

M. HUNGERFORD: Monsieur le président, je tiendrais à confirmer ce qui vient d'être dit. La déclaration de M. Matthews à l'effet que le National-Canadien a adopté la comptabilité de dépréciation par rapport au matériel est exacte. Ce système a été adopté à compter du 1er janvier 1940 et s'appliquera aux comptes de la présente année.

Le PRÉSIDENT: Ferons-nous lire d'autres articles, ou entreprendrons-nous l'étude du dernier rapport par rubriques?

M. BLACK: Quelle est la durée d'un wagon à marchandises? Un wagon à marchandises doit être construit depuis combien d'années avant d'être jugé hors d'état aujourd'hui?

M. COOPER: Trente-quatre ans.

M. BLACK: La durée d'un wagon construit récemment sera-t-elle de trente-quatre ans?

M. COOPER: Oui; il durera probablement plus longtemps. En réalité, le wagon moderne peut être maintenu en service presque indéfiniment; vous pouvez en renouveler différentes parties. De temps en temps vous y adaptez de nouveaux boghies, de nouveaux toits, de nouveaux freins, et, aussi longtemps que le wagon convient au trafic, il ne devient pas trop vieux. En mettant de nouvelles pièces à un wagon, je crois que vous pouvez le renouveler et le maintenir en service indéfiniment.

M. BLACK: Qu'en est-il des locomotives construites récemment?

M. COOPER: Nous estimons la durée des locomotives à trente-cinq ans. En calculant les frais de dépréciation, nous avons estimé la durée de certaines locomotives à trente-cinq ans. La durée d'une locomotive Diesel est de vingt-cinq ans.

M. BLACK: Sa durée est beaucoup plus longue que celle d'une automobile?

M. COOPER: Ah! naturellement.

M. BERCOVITCH: Quelle est la moyenne des frais d'entretien d'un wagon par année?

M. COOPER: Les frais d'entretien des wagons de marchandises l'an dernier sont de \$10,857,000. Le nombre des wagons à marchandises était de 88,000.

M. HUNGERFORD: Une pièce de matériel n'a réellement pas de durée définitive. J'ai vu fonctionner une locomotive de cent ans. Le matériel est générale-

ment réformé quand il devient trop vieux ou que par suite des changements de circonstances il n'est plus adapté au service auquel il était destiné ou que son exploitation est devenue trop coûteuse. Mais, bien entendu, nous envoyons de temps en temps les wagons et les locomotives à l'atelier des réparations où ils subissent des réparations générales. Quand ils en sortent ils sont comme neufs; toutes les parties défectueuses ont été remplacées, et à tous égards, le matériel est aussi bon qu'il l'était à l'état de neuf. Ce procédé continue d'année en année, aussi il est facile de concevoir qu'à la fin de trente-cinq ans ou quarante ans il ne reste presque rien du matériel original; toutes les parties ont été renouvelées et le coût porté aux frais d'exploitation.

M. BERCOVITCH: Combien en coûte-t-il par wagon pour envoyer ces wagons à l'atelier de réparations?

M. COOPER: Le coût d'entretien moyen en 1939 est de \$150 par wagon. Nous pouvons dépenser jusqu'à \$1,000 par unité. Nous avons dépensé \$1,000 pour plusieurs unités de matériel l'an dernier, mais le coût moyen est de \$150.

M. BERCOVITCH: Et le coût moyen d'un wagon neuf est de combien?

M. COOPER: Environ \$3,600.

M. VAUGHAN: Cela dépend du modèle de wagon. Le chiffre de \$3,600 serait à peu près exact pour un wagon moderne en acier.

M. McCULLOUGH: Ou environ 5 p. 100 par année en moyenne.

M. VAUGHAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Si vous avez fini de discuter cet aspect de la question, M. Matthews voudrait faire une autre déclaration.

M. MATTHEWS: En considérant la durée d'utilité comme base de dépréciation normale je suppose que nous nous rendons tous compte que le facteur de désuétude à cette époque de transition est impossible à estimer d'avance. Je me souviens maintenant qu'à la suite de l'effondrement des recettes ferroviaires, après 1929, les chemins de fer des Etats-Unis qui appliquaient le système de dépréciation à leur matériel se virent dans l'obligation de porter au débit de leurs comptes de surplus ou d'immobilisations plusieurs centaines de millions de dollars pour retrait de matériel. Malgré leur comptabilité de dépréciation, ces chemins de fer trouvèrent qu'il était moins coûteux de réformer leur matériel à cause des changements rapides de circonstances et du fléchissement des revenus.

M. BERCOVITCH: Oui, mais l'impôt sur le revenu ne constitue-t-il pas un facteur dans la comptabilité de dépréciation? Vous ne vous trouvez pas dans cette situation.

M. MATTHEWS: Il va sans dire que cela est à régler, mais je tiens à préciser au Comité que dans toute estimation de durée ou de dépréciation le facteur de désuétude en ces temps de rapide transition économique est celui qu'il faudra faire entrer en ligne de compte comme perte éventuelle au chapitre des immobilisations.

M. Ross: Vous dites, à la page 3:

Un exemplaire de notre mémoire au conseil d'administration sur les propriétés inactives, les retraits de matériel à l'avance et autres affaires intérieures sera adressé au ministre des Transports en temps utile.

A-t-il reçu ce document maintenant?

M. MATTHEWS: Oui; ce document est daté du mois de mars dernier.

Le PRÉSIDENT: Le bilan d'ensemble au 31 décembre 1939 figure à la page 5. Voulez-vous l'étudier ou passer outre?

M. BERCOVITCH: Oui.

M. MATTHEWS: Ce sont simplement des états confirmatoires. Ce sont ceux que nous certifions dans le rapport annuel qui vous a été soumis.

Le PRÉSIDENT: A ce compte-là, messieurs, à moins que vous n'ayez d'autres questions à poser à M. Matthews, nous avons terminé l'étude de ce rapport.

M. LOCKHART: Relativement à l'exploitation des hôtels, pourrions-nous nous faire donner par le détail, d'abord, le nombre d'hôtels exploités et toutes dépenses d'établissement se rapportant à chacun ainsi que les recettes brutes et les frais d'exploitation de chacun avec les recettes nettes de chaque hôtel.

M. ARMSTRONG: Ces renseignements ont été demandés ce matin.

M. LOCKHART: Je regrette d'avoir été absent. Ces renseignements seront-ils fournis?

M. ARMSTRONG: Nous allons les fournir. Vous avez mentionné la mise de fonds, n'est-ce pas?

M. LOCKHART: Je regrette de n'avoir pu être présent cet avant-midi; j'ai dû assister à une autre réunion.

M. BLACK: A quel endroit cet état figure-t-il? Est-ce que cela figure au bilan d'ensemble?

M. ARMSTRONG: Cela figure, monsieur, à la page 13 du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. LOCKHART: Cet état comprend les traitements?

M. ARMSTRONG: L'état comprend tout ce qui est imputé à l'exploitation de l'hôtel. Nous devons fournir des données pour chaque hôtel; c'est-à-dire nous devons fournir les chiffres détaillés pour les divers hôtels.

M. COOPER: Ces données ont été fournies.

M. ARMSTRONG: Je constate que les données ont été remises aux reporters.

M. BLACK: Où la dépréciation des hôtels entre-elle en ligne de compte?

M. COOPER: Nous n'incluons pas la dépréciation des immeubles.

M. BLACK: Qu'en est-il des fournitures et du matériel?

M. COOPER: Le coût de leur renouvellement et de leur maintien en très bon état constitue une dépense d'exploitation.

M. DONNELLY: Vous donnerez en même temps le capital engagé dans chaque hôtel.

M. COOPER: Nous ajouterons ces renseignements.

Le PRÉSIDENT: Nous passerons maintenant à l'étude du rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux. Voulez-vous lire ce document, monsieur Cooper?

M. COOPER:

OTTAWA, le 20 mars 1940.

L'honorable C. D. HOWE,
ministre des Transports,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément à l'article 23 de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, les régisseurs présentent le rapport suivant des transactions du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1939.

La valeur initiale déclarée du capital-actions du Trust des titres a été réduite de nouveau de la somme de \$2,600,442.11 au cours de l'année par suite de pertes sur le capital résultant de l'abandon dûment autorisé de lignes par le chemin de fer en 1937 relativement auxquelles Sa Majesté n'a pas fait de remboursements en espèces au chemin de fer.

Les abandons de lignes en question ont été:

	Milles	\$
Middle S/D—Bridgetown à Granville Center..	7.63	90,957 48
C.V. Ry.—Embranchement Williamstown.....	3.87	120,006 25
L'Original S/D—Hawkesbury à Hurdman.....	55.28	1,802,373 89
North Lake S/D—Twin City à Mackies.....	33.66	587,104 49
		\$2,600,442 11

Il n'y eut pas d'autres affaires de transigées au cours de l'année.

Les régisseurs soumettent par les présentes le bilan du Trust des titres arrêté au 31 décembre 1939.

Pour les régisseurs,

W. C. CLARK,

Président.

M. BERCOVITCH: Voudriez-vous expliquer en quelques mots en quoi consiste précisément le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada? Je dois avouer mon ignorance, car je devrais le savoir. Cela me renseignerait beaucoup si vous vouliez bien me dire brièvement ce que c'est.

M. COOPER: C'est une compagnie constituée sous l'empire de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937. On a transféré à cette compagnie les titres des chemins de fer Nationaux comprenant certains capital-actions, prêts, avances, et intérêt impayé qui antérieurement à cette date avaient été détenus par le gouvernement du Canada contre les chemins de fer nationaux; et le trust des titres a été établi afin de faciliter la revision de la capitalisation des chemins de fer Nationaux du Canada. Le chemin de fer et ses diverses filiales qui étaient responsables précédemment au gouvernement le sont maintenant au trust des titres dont l'entier capital est détenu par le gouvernement. C'est un instrument destiné à simplifier la capitalisation des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. BERCOVITCH: Je vous remercie beaucoup.

M. BLACK: Le capital est réellement de l'argent avancé pour lancer ce trust?

M. COOPER: Non, la nouvelle capitalisation ne comporte pas de mise de fonds. Le trust des titres a émis son capital-actions contre les titres et avances détenus précédemment par le gouvernement.

M. SMART: C'est un mécanisme.

M. HANSELL: Ce n'est pas réellement une compagnie.

M. COOPER: C'est une fiducie.

M. HANSELL: Le mot juste serait: comité parlementaire mixte.

M. SMART: Il a été créé en vertu de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions sur ce point? Nous en venons maintenant à ce bilan. Correspond-il aux autres?

M. SMART: Il correspond à celui qui figure à la page 12, Dominion du Canada—part de propriétaire, sous le compte de profits et pertes.

M. HANSON: A-t-on fait quelque chose pour réduire quelques-uns de ces billets à demande qui portent intérêt à 6 p. 100? A-t-on fait quelque chose cette année?

M. COOPER: Non, il n'y a pas eu de changement au cours de l'année dans la tenue de la fiducie en ce qui concerne ces billets à demande. Ceux-ci portent encore intérêt à 6 p. 100, quoique la perception de l'intérêt soit impossible, et l'accumulation des intérêts a été suspendue par décision des régisseurs.

M. HANSON: Ces billets à demande sont-ils détenus par des particuliers ou par le Gouvernement?

M. COOPER: Par le trust des titres vis-à-vis du chemin de fer.

M. HANSON: Cela semble un gros intérêt à payer.

M. SMART: Il ne se paye pas.

M. HANSON: Il figure là; c'est une valeur d'Etat.

M. SMART: Il s'accumulait tout le temps auparavant. A présent, on l'a supprimé en le mettant ici. Il n'y a pas d'intérêt payé.

M. DONNELLY: Que veut-on dire par certificats de "crémation"?

M. COOPER: Lorsque l'on détruit des titres, les fiduciaires, en vertu de l'acte de fiducie, exigent généralement la production d'un certificat de crémation, c'est-à-dire la preuve de la destruction, certifiée par les officiers responsables de la compagnie et par les fiduciaires.

M. BERCOVITCH: Preuve qu'ils sont légalement morts.

M. HANSON: Nous avons ce 6 p. 100 qui s'accumule?

M. SMART: Non, justement nous ne l'accumulons plus. La compagnie de chemin de fer ne l'accumule plus.

M. HANSON: Vous l'avez accumulé jusqu'en 1937.

M. SMART: Cela a été supprimé par la création de cette compagnie.

M. HANSON: Vous l'avez supprimé.

M. ROSS: Quel est le chiffre de la valeur originale d'établissement du capital-actions?

M. COOPER: Cinq millions d'actions émises. La valeur originale d'établissement était de \$270,037,000. A la fin de 1939, elle a été réduite à \$264,000,000.

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

M. HANSON: Quelle est la moyenne de l'intérêt payé, monsieur le président, sur les valeurs qui portent réellement intérêt? Quelle est la moyenne que nous payons cette année?

M. COOPER: Un peu moins de 4 p. 100.

M. HANSON: Quatre pour cent?

M. COOPER: Une très légère fraction de moins que 4 p. 100; presque 4 p. 100.

Le PRÉSIDENT: Nous en venons maintenant au rapport annuel de la *Canadian National West Indies Steamship Limited*. Qui va lire ce rapport.

M. HUNGERFORD: Je crois que M. Armstrong peut le lire. M. Vaughan sera prêt à répondre aux questions.

M. ARMSTRONG:

RAPPORT ANNUEL

MONTRÉAL, P.Q., 19 mars 1940.

L'honorable M. C. D. HOWE,
Ministre des Transports,
Ottawa.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Au nom du Conseil d'Administration j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamship, Limited*, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1939.

En dépit des conditions défavorables créées par la guerre durant les quatre derniers mois de l'année, nous sommes heureux de pouvoir faire ressortir un bénéfice, après déduction de l'intérêt sur les obligations.

Voici le résultat comparé de l'exploitation:

	1939	1938	Diminution	Pourcentage
Recettes d'exploitation ...	\$4,642,306.28	\$4,915,355.40	\$273,049.12	5.56
Frais d'exploitation ...	4,018,446.85	4,169,115.63	150,668.78	3.61
Bénéfice d'exploitation ...	\$ 623,859.43	\$ 746,239.77	\$122,380.34	

Au cours de l'année, les recettes d'exploitation ont diminué de \$273,049; celles du service des marchandises, de \$4,645; celles du service des voyageurs, de \$215,043 et les diverses autres recettes, de \$53,361. Bien qu'il y ait eu cinq voyages complets de moins, les recettes du service des marchandises ont été à peine inférieures à celles de 1938. Il a été enregistré une augmentation dans le tonnage d'exportation, mais une plus grosse diminution dans le tonnage d'importation, y compris une réduction de 250,979 régimes de bananes. La guerre a affecté défavorablement les recettes du service des voyageurs. Les recettes diverses ont souffert du fait que le "Cornwallis" n'a pas été nolisé en 1939.

Un plus petit nombre de voyages complets a réduit les frais d'exploitation de \$150,669. De plus les équipages reçoivent un boni de guerre et de façon générale le coût d'exploitation en temps de guerre est augmenté.

Après paiement de l'intérêt sur les obligations, mais sans tenir compte de la dépréciation et des intérêts sur les avances de l'Etat, il reste un solde de \$153,859.43, qui sera payé à l'Etat en guise d'intérêt sur ces avances.

En 1938, ce solde s'élevait à \$276,239.77.

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

Le Conseil d'Administration profite de l'occasion pour remercier tout le personnel des bons et loyaux services qu'il a rendus, particulièrement depuis la déclaration de guerre.

Pour le Conseil,

Le Président,
L. J. HUNGERFORD.

M. LOCKHART: Pourrions-nous avoir quelques renseignements sur la gratification de guerre payée à ces hommes?

M. VAUGHAN: On leur paye 25 p. 100 de plus sur leur salaire.

M. HANSON: Les navires de la côte du Pacifique qui appartiennent à la compagnie figurent-ils dans un autre rapport?

M. ARMSTRONG: Ils sont inclus dans le rapport annuel du réseau National Canadien.

M. BLACK: Y a-t-il eu augmentation du prix dans le transport des marchandises applicable à cette gratification de guerre? Quand est-elle entrée en vigueur?

M. COOPER: Le 10 septembre.

M. BLACK: Y a-t-il eu une augmentation compensatrice dans les taux de transport des marchandises?

M. VAUGHAN: Oui, il y a eu une augmentation d'environ 25 p. 100 dans les taux de transport des marchandises, à la même époque.

M. HANSON: Je regrette de n'avoir pas pu me trouver ici ce matin. J'aimerais quelques renseignements sur les navires qui ont été vendus sur la côte du Pacifique: le *Prince Charles* et le *Prince John*. A qui ont-ils été vendus et quelle somme en a-t-on obtenue?

M. HUNGERFORD: Je vais répondre à cela.

M. HANSON: Je voudrais aussi savoir si l'on s'est occupé de pourvoir aux hommes d'équipage lors du transfert.

M. HUNGERFORD: Le *Prince Charles* et le *Prince John* faisaient le service Vancouver-Reine-Charlotte, comme vous le savez. Et ce service était fortement déficitaire. Nous perdions beaucoup d'argent, malgré la subvention. Ils ont été vendus à l'*Union Steamship Company* qui va faire ses propres arrangements avec le Gouvernement pour le maintien de ce service, quel qu'il soit. Pour ce qui est des équipages, la question est en voie de se régler. Quelques uns de ces marins font valoir leurs états de service et s'engagent sur le *Prince Rupert* et le *Prince George*. D'autres prennent du service dans la compagnie *Union Steamship* et il pourrait en rester un certain nombre. Mais nous ne le savons pas. La question est en ce moment traitée en détail par le bureau de Vancouver.

M. HANSON: En d'autres termes, ils maintiennent leurs droits d'ancienneté.

M. HUNGERFORD: Ils peuvent exercer leur droit de priorité en ce qui concerne notre service. La Cie *Union Steamship* a consenti à prendre ceux qui voudront travailler pour elle.

M. HANSON: Peut-on savoir à quel prix les navires ont été vendus?

M. HUNGERFORD: Les deux navires ont été vendus pour \$80,000.

M. HANSON: Chacun?

M. HUNGERFORD: Non, les deux.

M. HANSON: Les deux.

M. HUNGERFORD: Les deux. Nous les avons fait examiner avec soin au préalable et nous avons essayé de les vendre ailleurs et nous n'avons pas pu obtenir un prix meilleur ni même aussi bon. Nous perdions environ \$40,000 par an dans ce service.

M. BLACK: Combien ces navires avaient-ils coûté?

M. HUNGERFORD: Ils ont coûté une somme assez forte il y a des années. Nous pouvons peut-être trouver les chiffres ici.

M. SMART: Quel est leur âge?

M. HUNGERFORD: L'un a été construit en 1907, l'autre en 1910.

M. COOPER: Le *Prince Charles* avait coûté \$287,000, et le *Prince John* \$148,000.

M. ARMSTRONG: Le *Prince Charles* fut construit en 1907 et le *Prince John* en 1910.

M. BLACK: Combien d'autres navires a-t-on vendus en 1939?

M. HUNGERFORD: Nous avons vendu au Gouvernement, pour fins de guerre, le *Prince Robert* et le *Prince David*.

M. BLACK: La compagnie de navigation les a vendus?

M. HUNGERFORD: En réalité, le Gouvernement les a pour ainsi dire expropriés, il les a simplement pris.

M. ROSS: Je vois que sur le *Prince Henry*, la perte de capital a été d'environ \$1,000,000. Avez-vous des renseignements sur celui-là aussi?

M. HUNGERFORD: Le *Prince Henry* a été vendu en 1938 à la *Clark Steamship Company*. Cette compagnie faisait le service du golfe Saint-Laurent et parfois des croisières aux Antilles.

M. ROSS: Ce navire était dans les eaux du Pacifique?

M. ARMSTRONG: Il fut construit pour la côte du Pacifique.

M. SMART: Il n'a pas servi là. Il a été utilisé sur le Saint-Laurent par la *Clark Steamship Company* de Québec, qui l'avait acheté.

M. HUNGERFORD: Les trois navires étaient semblables, le *Henry*, le *Robert* et le *David*. Ils furent tous construits en même temps, vers 1930, pour le service

de la côte du Pacifique. En général, ils n'étaient pas appropriés au service qu'on avait en vue alors et il en est résulté une très forte perte.

M. ROSS: Combien coûta le *Prince Henry*?

M. HUNGERFORD: A peu près \$2,160,000.

M. BLACK: Où se trouve l'inventaire des chiffres de la page 6, vaisseaux au 31 décembre 1938: \$10,969,000.

M. ARMSTRONG: Vous parlez maintenant de la *Canadian National West Indies Steamships*?

M. BLACK: Oui.

M. SMART: Ne nous embrouillons pas. Il y a cette compagnie *Canadian National West Indies Steamships*, qui est constituée en corporation et qui a certains navires. Mais le *Prince Henry* et le *Prince George* et d'autres appartiennent à la compagnie de chemin de fer et non pas à cette compagnie de navigation.

M. BERCOVITCH: Les navires mentionnés au bilan de la compagnie *Canadian National West Indies* sont-ils inscrits au prix coûtant?

M. COOPER: Oui, ils sont au prix coûtant. Les navires eux-mêmes figurent à la page 10.

M. SMART: Oui, page 10 du rapport.

M. DONNELLY: D'après votre estimation, quelle est la durée d'un de ces navires?

M. HUNGERFORD: C'est une question discutable.

M. COOPER: Vingt-cinq ans. Vous parlez des navires de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Ltd.*

M. DONNELLY: Oui.

M. COOPER: Vingt-cinq ans est la durée approximative que nous avons prise pour établir le taux de dépréciation.

M. DONNELLY: Et ce navire de la côte ouest? Il a été construit en 1907 dites-vous, et vendu?

M. COOPER: C'est un service tout différent et je crois qu'il faudrait prendre en considération la différence de service. La navigation sur la côte du Pacifique dans des eaux protégées est une tout autre affaire que d'aller aux Antilles.

M. BERCOVITCH: La dépréciation serait moins forte.

M. COOPER: Oui. Les lignes *Cunard-White Star, Furness, Whity* et autres établissent d'habitude la durée de leurs paquebots à vingt-cinq ans. J'ai étudié cette question quant aux paquebots dans le monde entier et j'en suis venu à la conclusion que pour fins de dépréciation, on prenait vingt-cinq ans comme leur durée moyenne.

M. DONNELLY: Je viens de remarquer que vous avez dit que l'un des navires du service des Antilles avait été construit en 1907; il s'avance donc.

M. COOPER: Ils ont été continuellement en service. Ils font ce que nous pourrions appeler un service d'embranchement.

M. HUNGERFORD: Je crois que le navire dont vous parlez est le *Prince Charles*. Son service a été presque ininterrompu depuis 1907, mais ses voyages n'ont pas été aussi fréquents à certaines saisons de l'année qu'à d'autres. C'était un très vieux navire.

M. LOCKHART: Pendant que nous sommes sur ce point, j'aimerais savoir comment cette durée se compare à celle des navires des eaux intérieures. Quelle est la durée moyenne de ceux qui transportent des passagers, avec la sécurité voulue?

M. HUNGERFORD: Nous avons des navires sur les eaux intérieures. Je crois que nous pourrions vous répondre.

M. LOCKHART: Le National-Canadien en a. Je veux le savoir comme renseignement général.

M. VAUGHAN: Certains navires sillonnent les lacs depuis plus de cinquante ans et sont encore en bon état.

M. LOCKHART: Vous les estimez bons à cinquante ans?

M. VAUGHAN: Oui.

M. COOPER: Nous avons un navire qui navigue entre Détroit et Windsor; je crois qu'il a soixante ans.

M. ROSS: J'ai travaillé sur le vieil *Huronie* il y a trente-deux ans. Il est encore en service et aussi bon que jamais.

M. VAUGHAN: Ces navires ne circulent qu'une partie de l'année.

M. HANSELL: Monsieur le président, je ne comprend pas très bien ce qu'est cette compagnie. On vient de dire que deux de ses bateaux ont été vendus à l'Etat. N'est-elle pas un service de l'Etat? Sinon, en quoi nous concerne-t-elle?

Le PRÉSIDENT: J'aimerais que vous parliez un peu plus fort, messieurs. Mon sens de l'ouïe est peut-être atténué, mais je ne puis entendre grand'chose de ce qu'on dit.

M. ARMSTRONG: Si je comprends bien, il y a confusion entre les deux compagnies.

M. HANSELL: Je ne sais au juste ce qu'est cette compagnie et je ne comprends pas bien parce qu'on a dit qu'elle avait vendu à l'Etat deux navires. J'ai idée qu'elle constitue un service de l'Etat. Sinon, en quoi nous concerne-t-elle?

M. SMART: Cette compagnie n'a pas vendu ces navires. Elle a été organisée en exécution d'un traité de commerce avec les Antilles. L'Etat détient entièrement ses actions et le conseil d'administration du National-Canadien l'exploite réellement pour l'Etat. Telle est la situation. À la page 10 vous trouverez la liste des navires qui lui appartiennent.

M. HANSELL: Oui, je comprends.

M. SMART: En outre, la compagnie du chemin de fer elle-même avait certains navires dont la plupart avaient été exploités ou construits pour le service côtier de la Colombie-Britannique. Leurs comptes sont compris dans ceux du chemin de fer. C'est une chose tout à fait distincte.

M. HANSELL: Je comprends.

M. BLACK: Où se trouve l'état détaillé de l'exploitation des navires autres que ceux du service de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*?

M. SMART: Il figure aux comptes du National-Canadien.

M. BLACK: Ce n'est qu'un état d'ensemble.

M. SMART: Oui.

M. BLACK: Il ne donne pas de détails.

M. COOPER: Il ne nous reste plus que deux navires: le *Rupert* et le *George*.

M. BLACK: Comment le prix de vente de celui vendu l'an dernier se compare-t-il à ce qu'il a coûté?

M. HUNGERFORD: Il lui était très inférieur.

M. BLACK: Ou comment son prix de vente se comparaît-il à sa valeur inscrite à l'inventaire de l'année dernière?

M. HUNGERFORD: Il lui était de beaucoup inférieur.

M. BLACK: La somme obtenue était très inférieure à la valeur inscrite à l'inventaire de l'année précédente?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. BLACK: De combien?

M. HUNGERFORD: Avez-vous les chiffres?

M. COOPER: Ce navire a coûté \$2,160,000. Il a été vendu \$500,000. Vous parlez du navire vendu en 1938?

M. BLACK: Oui. Et comment cette perte de capital est-elle expliquée?

M. COOPER: Nous l'avons divisée en deux parties. Le montant à partir de son entrée en service jusqu'à la vente appartenait aux frais d'exploitation et nous l'avons débité comme tel. La partie de la perte représentée par la durée de son service non expirée—du jour de la vente à la fin de la durée possible du navire—a été considérée comme perte de capital. C'était une perte de capital. Elle ne représentait pas une perte d'exploitation. C'était simplement une perte du capital de propriétaire et on l'a débité à la part de propriétaire, qui en d'autres termes, est celle que le gouvernement fédéral détient dans le National-Canadien. Si l'Etat éprouve une perte de capital, comme il est arrivé dans cette vente, nous la lui débitons au moyen de ce compte, tandis que le déficit d'exploitation du chemin de fer lui est également débité mais d'une autre façon.

M. BLACK: Où se trouvent la perte de capital et la perte d'exploitation dans ce rapport?

M. COOPER: La vente en question remonte à 1938 et vous devrez vous rapporter aux comptes de 1938 pour la trouver.

M. BLACK: Oui.

M. COOPER: Mais elle figure aux comptes de 1938 telle que je viens de l'expliquer.

M. BLACK: Dans ce bilan d'ensemble de la *Canadian National West Indies Steamships Limited* les navires représentent une mise de fonds globale de \$10,960,957.71. En regard apparaît un déficit de \$10,671,264.89—soit presque autant que la mise de fonds. Que devient ce déficit? Comment en dispose-t-on en fin de compte?

M. COOPER: Actuellement, ou depuis les deux ou trois dernières années, la ligne accuse des bénéfices d'exploitation. Mais ce déficit se compose de ce que j'appellerais un déficit de caisse et un déficit comptable. Le déficit de caisse de quelque \$5,000,000—indiqué dans ce bilan à \$5,059,000—a été remboursé par le gouvernement fédéral à la *Canadian National West Indies Steamships Limited*. Sur le reste du déficit de \$10,000,000—\$3,390,000—représentent la dépréciation. Le reste représente les arriérés d'intérêt sur les avances du gouvernement pour capital et déficits s'élevant à \$2,190,000. Ces chiffres figurent au bilan. Le déficit de \$10,671,000 se compose de ces trois éléments: la perte véritable en espèces dans l'exploitation de la ligne, \$5,059,000; l'intérêt dû au gouvernement sur ses avances \$2,190,000, et la réserve pour dépréciation de \$3,390,000.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser?

M. LOCKHART: Cette ligne est exploitée à perte manifeste en tout temps?

M. COOPER: Pardon?

M. LOCKHART: Cette ligne est exploitée manifestement à perte?

M. COOPER: Ah! non.

M. LOCKHART: Je n'ai compris qu'une partie de ce qui a été dit. Je suis tout à fait de l'avis du président. On ne peut comprendre qu'une partie des délibérations. J'ai peut-être mal compris; je le regrette.

M. COOPER: En 1939 cette ligne a fait des bénéfices de \$623,000.

M. LOCKHART: D'après les chiffres-ci je croyais qu'il s'agissait d'un déficit.

M. COOPER: Il faut prélever l'intérêt obligataire de \$470,000 et il en résulte un bénéfice net de \$153,000.

M. LOCKHART: Oui?

M. COOPER: Avant déduction de l'intérêt et de la dépréciation. Le bénéfice en espèces est de \$153,000 qui ont été remis à l'Etat.

M. LOCKHART: J'avais mal compris l'observation précédente.

M. BLACK: Je ne comprends pas le bilan d'ensemble. On y voit \$13,733,948.96 pour l'actif et le même chiffre pour le passif, comme on pourrait s'y attendre, mais on ne peut faire l'addition.

M. COOPER: Je vous demande pardon, monsieur, si vous considérez le déficit comme déduction sur les autres parties du passif. C'est un compte débiteur de profits et pertes. S'il figurait dans l'actif du bilan—ce qui serait évidemment inexact—l'addition serait facile.

M. BLACK: Vous voulez dire que le déficit des profits et pertes devrait être réellement du côté de l'actif.

M. COOPER: Je ne le crois pas, parce que ce n'est pas un actif. C'est l'habitude d'indiquer les déficits en italiques du côté du passif pour faire voir qu'ils sont retranchés des autres postes. Ils sont indiqués en rouge.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous satisfaits, messieurs? Si oui, nous passerons à autre chose.

M. LOCKHART: Nous devons l'être, monsieur le président, si vous l'êtes.

M. COOPER: Ma foi, messieurs, s'il y a quelque chose qui n'est pas clair.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est libre de procéder à sa guise. Je ne veux pas hâter indûment ses délibérations.

M. ROSS: Nous pouvons revenir plus tard sur ce compte.

Le PRÉSIDENT: Oui, nous pouvons y revenir. Je ne veux pas presser les délibérations.

M. SMART: À quoi pensiez-vous, monsieur Lockhart?

M. LOCKHART: Je vais étudier ce point. Je suis encore embrouillé, mais je pourrais poser une question plus tard. Je suis probablement sceptique.

M. COOPER: Oui, je serai heureux de vous répondre n'importe quand.

Le PRÉSIDENT: Il est inutile que nous parcourions les rubriques du rapport, parce que nous en avons étudié toutes les parties; alors nous allons passer outre. Nous allons aborder les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. LOCKHART: Quelles dispositions a-t-on prises pour l'heure de notre prochaine réunion?

Le PRÉSIDENT: Je croyais que le Comité avait convenu de se réunir à 8 heures ce soir.

M. BLACK: Je crois que nous devrions avoir l'occasion, si nous voulons traiter ce point clairement, d'examiner ces comptes et puis obtenir probablement d'autres renseignements si nous les voulons.

Le PRÉSIDENT: C'est à vous de décider, messieurs. Prenez simplement une décision. Décidons sur-le-champ si nous devons nous réunir à 8 heures ce soir.

M. SMART: Eh bien, voulez-vous nous convoquer pour demain?

Le PRÉSIDENT: Certainement, nous nous réunirons demain.

M. SANDERSON: Si j'ai bonne mémoire, nous avons décidé que nous nous réunirions ce soir à 8 heures. Nous avons voté là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Alors, la question est réglée. Le seul point à décider est la séance ou non du Comité demain.

M. DONNELLY: Je propose l'ajournement si nous devons siéger ce soir à 8 heures.

M. BLACK: Qu'allons-nous aborder ce soir?

Le PRÉSIDENT: Le rapport des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. BLACK: De quels autres rapports le Comité est-il saisi? Naturellement je n'ai pu être présent ce matin.

Le PRÉSIDENT: Puis il y a quelques postes budgétaires du budget du N.-C. de 1940.

M. BLACK: Les membres du Comité en possèdent-ils les détails?

Le PRÉSIDENT: Oui, je le crois. Il y en a encore une circulaire à distribuer. Puis nous avons sous les yeux les prévisions budgétaires pour l'étude des crédits n^{os} 445, 446, 459 et 460. Les représentants du chemin de fer vont distribuer immédiatement le budget du N.-C. pour 1940.

M. BLACK: Monsieur le président, quand pourrions-nous obtenir les chiffres des hôtels; ce soir?

Le PRÉSIDENT: M. Cooper dit que ces renseignements seront disponibles ce soir.

M. ROSS: Vous proposiez-vous de terminer les délibérations du Comité ce soir?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que nous puissions terminer nos délibérations ce soir; il faudrait y consacrer assez longtemps demain.

M. HANSELL: Monsieur le président, il sera bientôt six heures et il nous reste à parcourir bien des chiffres et des détails.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est ajourné. Nous n'attendons que la distribution du budget du National-Canadien. Aussitôt que nous l'aurons nous pourrions nous en aller.

A 5 h. 45 la séance est suspendue jusqu'à 8 heures du soir.

SÉANCE DU SOIR

La séance est reprise à huit heures du soir.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs. Il a été décidé avant la suspension de la séance que nous aborderions l'étude du rapport des Lignes aériennes Trans-Canada à notre réunion de ce soir.

M. HARRIS: Avant de passer à cette question, comprenons-nous bien que, en tant que le budget des dépenses des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National Steamship* pour l'année prochaine vient d'être déposé, nous aurons l'occasion d'étudier les renseignements qui y sont contenus? Voici ce qui me préoccupe: ce qui est passé est passé et nous ne pouvons plus rien faire au sujet du rapport que nous avons approuvé, mais il y a beaucoup d'occasions de ...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Harris, il a été approuvé sous réserve de pouvoir y revenir et de poser toutes les questions que nous désirerons après l'avoir parcouru ce soir.

M. HARRIS: Avec cette réserve ...

Le PRÉSIDENT: Il a été approuvé sous cette réserve.

M. HARRIS: Quand nous proposez-vous de continuer l'étude du budget?

Le PRÉSIDENT: Demain. Nous allons maintenant nous occuper du Rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour 1939.

M. HUNGERFORD: Désirez-vous qu'un de ces messieurs le lise?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. HUNGERFORD: M. English va le lire.

M. ENGLISH:

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

TROISIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

CONSEIL D'ADMINISTRATION DES LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA
POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1939*Aux actionnaires:*

Le Conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le troisième rapport des Lignes aériennes Trans-Canada, soit celui de l'exercice 1939.

EXPLOITATION ET DÉVELOPPEMENT

La fin de l'année 1939 a vu le terme de ce qu'on pourrait appeler le premier stage du développement de la compagnie. Au cours de l'année a été inauguré un service de voyageurs entre Montréal, Toronto et Vancouver; Montréal, Ottawa et Toronto; Lethbridge et Edmonton. Le service aéropostal et air-express a été prolongé jusqu'à Moncton. Les installations au sol de la compagnie et le personnel ont été organisés de façon à fonctionner nuit et jour et l'entraînement du personnel navigant a été poussé de manière à compléter les cadres nécessaires aux services actuels et aux extensions projetées.

Voici une liste des principaux événements survenus au cours de l'année et les projets pour 1940:

Principaux événements de l'année

1er février.—Le service jusqu'à Calgary est établi.

1er mars.—Inauguration du service de nuit régulier pour postes et messageries entre Montréal, Toronto et Vancouver.

1er mars.—Service additionnel quotidien inauguré entre Lethbridge, Calgary et Edmonton.

1er avril.—Inauguration du service de voyageurs entre Montréal, Toronto et Vancouver; entre Lethbridge, Calgary et Edmonton.

18 juillet.—Inauguration d'un service de voyageurs-postes-messageries entre Montréal, Ottawa et Toronto, via Muskoka.

1er novembre.—Inauguration d'un service de jour entre Montréal et Toronto; le courrier et les colis express seuls étant transportés de Moncton à Montréal; les voyageurs, le courrier et les colis express entre Montréal, Ottawa et Toronto. Grâce au nouveau service, ces trois dernières villes jouissent maintenant d'un double service quotidien.

Projets pour 1940

Service supplémentaire quotidien entre Montréal, Toronto et Vancouver, le ou vers le 1er avril.

Service entre Toronto, London et Windsor, le ou vers le 1er juillet.

Service entre Toronto et New-York et Toronto et Buffalo.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser quelque question sur ce qui vient d'être lu?

M. HARRIS: Je désirerais parler du service entre Toronto, London et Windsor qu'on dit devoir être inauguré vers le 1er juillet.

M. COLYER: Cette inauguration dépendra de la date à laquelle les aérodromes de London et de Windsor seront prêts à entrer en service. Nous sommes en mesure d'inaugurer le service dès que les aérodromes de ces deux endroits seront prêts. On nous a averti qu'ils le seront le ou vers le 1er août.

M. McCULLOCH: Vous êtes un peu en avance sur Moncton.

M. HUNGERFORD: Le service des voyageurs a été maintenant rétabli.

M. COLYER: A Moncton, le service de voyageurs a été inauguré le 15 février.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser sur cette partie du rapport?

M. ENGLISH:

Conditions d'exploitation et régularité

Les conditions de l'exploitation ont été généralement bonnes durant l'année. Il n'y a eu aucun accident de personne à déplorer.

M. HARRIS: Nous pouvons tous facilement lire ceci. Avez-vous préparé une déclaration générale relativement à ces projets, en plus de ces trois lignes?

Le PRÉSIDENT: Jusqu'à présent, nous nous sommes contentés de lire le rapport comme introduction.

M. HARRIS: Qui est le témoin? Quelle est son titre officiel? Quel est son nom et son titre officiel?

Le PRÉSIDENT: C'est un M. English.

M. HARRIS: Quel est son titre officiel?

M. HUNGERFORD: Voici M. Colyer, vice-président des Lignes aériennes Trans-Canada et M. English est son adjoint.

M. HARRIS: Adjoint du vice-président?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. HARRIS: Est-ce celui qui lit le rapport actuellement? Est-ce lui que nous pouvons interroger?

Le PRÉSIDENT: Si vous vous adressez au président, la question sera posée à qui de droit.

M. HARRIS: Je désire poser une question. Je n'ai pas une idée très claire du rapport qui existe entre les Lignes aériennes Trans-Canada et le réseau National-Canadien; ce rapport ne m'indique pas quand poser les questions se rapportant à l'achat du matériel pour les Lignes aériennes Trans-Canada. Est-ce le service des achats des chemins de fer Nationaux du Canada qui s'en occupe ou ont-elles leur propre service des achats? Quel est le nom et le titre officiel de celui qui s'en occupe?

Le PRÉSIDENT: Il me semble qu'habituellement on parcourt d'abord le rapport et qu'on réserve l'interrogatoire pour plus tard.

M. HARRIS: C'est très bien.

Le PRÉSIDENT: C'est la méthode qui a été suivie jusqu'ici, il me semble.

M. ENGLISH:

Conditions d'exploitation et régularité

Les conditions de l'exploitation ont été généralement bonnes durant l'année. Il n'y a eu aucun accident de personne à déplorer.

Les statistiques suivantes illustrent bien la croissance et l'importance de l'exploitation:

Longueur en milles des lignes exploitées

31 décembre 1938		31 décembre 1939	
Toronto—Vancouver..	2,291	Moncton—Vancouver..	2,839
Montréal—North Bay..	307	Ottawa—Toronto..	228
Lethbridge—Edmonton..	288	Toronto—North Bay..	187
Seattle—Vancouver..	122	Lethbridge—Edmonton..	288
		Seattle—Vancouver..	122
	<hr/>		<hr/>
	3,008		3,664
	<hr/>		<hr/>

Parcours quotidien (en milles)

Toronto—Vancouver (1 aller et retour)	4,582	Montréal—Vancouver (1 aller et retour)	4,822
Montréal—North Bay—Toronto (1 aller et retour)	988	Moncton—Toronto (1 aller et retour)	1,532
Lethbridge—Edmonton (1 aller et retour)	576	Montréal—Toronto (1 aller et retour)	676
Vancouver—Seattle (2 allers et retours)	488	Toronto—North Bay (1 aller et retour)	374
		Lethbridge—Edmonton (2 allers et retours)	1,152
		Seattle—Vancouver (2 allers et retours)	488
	6,634		9,044

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il des questions à poser au sujet de ces tableaux avant que nous passions outre?

M. LOCKHART: Pas au sujet des tableaux, non.

M. BLACK: Je désirerais poser une question au sujet des embranchements. Si je comprends bien, Halifax est destiné à devenir un terminus de l'embranchement maintenant exploité entre Moncton et Halifax, je présume. Je n'ai pas compris qu'on y ait fait allusion ici. Quelle est l'explication?

M. HUNGERFORD: Ce service n'est pas exploité par les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. BLACK: Alors, quel est le rapport entre les deux services? Sont-ils exploités de concert?

M. HUNGERFORD: Ils effectuent leur correspondance à l'aérodrome de Moncton.

M. McCULLOCH: La même chose s'applique au service de Charlottetown.

M. BLACK: Est-ce une compagnie distincte qui l'exploite?

M. HUNGERFORD: Absolument distincte.

M. BLACK: Existe-t-il un contrat ou une entente de collaboration entre ces compagnies et les Lignes aériennes Trans-Canada?

M. HUNGERFORD: Je regrette, je n'ai pas saisi.

Le PRÉSIDENT: Existe-t-il une entente de collaboration entre ces compagnies et les Lignes aériennes Trans-Canada?

M. HUNGERFORD: Les Canadian Airways ont conclu un contrat avec le ministère des Postes dans le but de fournir le service à Moncton.

M. BLACK: Existe-t-il un contrat ou une entente entre les Lignes aériennes Trans-Canada et ces autres compagnies, dont les services effectuent leur correspondance à Moncton et à Halifax ou qui maintiennent des services à Halifax et Charlottetown?

M. HUNGERFORD: Non.

M. COLYER: Naturellement, les horaires sont préparés de manière à prévoir des correspondances directes à Moncton avec les aéroplanes à Halifax, Charlottetown et Saint-Jean, dans les deux directions; mais il n'existe pas d'entente entre les compagnies; il s'agit d'exploitations séparées et distinctes. Les horaires sont fixés par le ministère des Postes.

M. BLACK: Qui contrôle et exploite ces autres lignes?

M. COLYER: Canadian Airways est le nom de la compagnie.

M. BLACK: Une compagnie exploitée par des particuliers. Ce sont des compagnies exploitées par des particuliers?

M. COLYER: Oui, monsieur.

M. DONNELLY: Elle contrôle également la plupart des lignes d'embranchement.

M. COLYER: Elle exploite les embranchements de Moncton à Charlotte-town, Halifax et Saint-Jean. Elle maintient aussi un service d'embranchement entre Vancouver et Victoria et ce sont les seuls points de contact avec nos services. Les *Prairie Airways* et autres organismes particuliers exploitent les embranchements qui rayonnent de Régina dans toute la Saskatchewan.

M. BERCOVITCH: Le National-Canadien et les Lignes aériennes Trans-Canada contrôlent-ils une partie des actions de ces deux compagnies?

M. HUNGERFORD: Non. Les Chemins de fer Nationaux du Canada possèdent depuis plusieurs années une petite part d'intérêt dans les Canadian Airways.

M. DONNELLY: Cette dernière compagnie a des embranchements se terminant à Edmonton?

M. COLYER: Elle maintient un embranchement qui part d'Edmonton. Les Lignes aériennes Trans-Canada partent de Calgary, Lethbridge et Edmonton.

M. DONNELLY: En ce qui concerne les Lignes aériennes Trans-Canada, il existe une sorte d'embranchement de leur ligne principale partant de Régina, Lethbridge et Calgary.

M. HUNGERFORD: Oui, monsieur. De plus, il existe des services indépendants d'Edmonton vers le nord. Ces services n'ont rien de commun avec les nôtres.

M. LOCKHART: Les Lignes aériennes Trans-Canada et les compagnies indépendantes doivent-elles payer des droits d'atterrissage?

M. COLYER: Les Lignes aériennes Trans-Canada en payent et, je suppose ...

M. LOCKHART: Les compagnies payent-elles toutes les mêmes droits d'atterrissage ou s'entendent-elles séparément avec les autorités des aérodromes?

M. COLYER: Elles s'entendent séparément. Nous faisons nos propres arrangements avec le ministère des Transports ou la municipalité suivant que l'un ou l'autre exploite l'aérodrome.

M. LOCKHART: Vous ne seriez pas à même de nous dire si les droits d'atterrissage sont les mêmes pour tous?

M. COLYER: Non, pas de façon certaine. Le ministère des Transports, je crois, a des tarifs uniformes pour les aérodromes dont il a charge. Nous les payons tout comme les autres compagnies d'exploitation.

M. SMART: C'est un tarif uniforme, monsieur Lockhart.

M. BLACK: Que se proposent de faire les Lignes aériennes Trans-Canada au sujet des terminus de l'Atlantique? Je crois savoir qu'ils seront établis en Nouvelle-Ecosse. On m'a laissé entendre que le terminus devait être à Halifax au lieu de Moncton.

M. HUNGERFORD: Aucune décision n'a été prise à ce sujet que je sache. Moncton est l'endroit le plus éloigné où existent les conditions requises pour l'emploi des aéroplanes.

M. BLACK: A-t-on préparé un plan ou un programme?

M. SMART: Non, monsieur; pas jusqu'à présent.

M. BLACK: Pas encore?

M. SMART: Non.

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

M. ENGLISH:

	Milles de Vol 1939			Heures de Vol 1939			Pourcentage régularisé
	Payants	Entraîne- ment	Total	Payants	Entraîne- ment	Total	
Janvier..	194,130	38,228	232,358	1,203	220	1,423	97.4
Février..	175,992	28,125	204,117	1,114	161	1,275	98.1
Mars..	216,805	18,224	235,029	1,388	110	1,498	97.1
Avril..	216,003	30,042	246,045	1,294	177	1,471	99.8
Mai..	223,510	28,676	252,186	1,380	163	1,543	100.0
Juin..	217,450	16,660	234,110	1,383	98	1,481	99.8
Juillet..	235,131	30,281	265,412	1,502	171	1,673	100.0
Août..	252,043	52,034	304,077	1,599	292	1,891	99.9
Septembre..	239,746	36,290	276,036	1,530	204	1,734	99.3
Octobre..	245,018	33,442	278,460	1,554	195	1,749	97.4
Novembre..	274,552	27,498	302,050	1,741	154	1,895	98.1
Décembre..	269,710	25,803	295,513	1,715	151	1,866	91.4
Total..	2,760,090	365,303	3,125,393	17,403	2,096	19,499	98.1

	Milles de Vol depuis la Mise en Exploitation			Heures de Vol depuis la Mise en Exploitation		
	Payants	Entraîne- ment	Total	Payants	Entraîne- ment	Total
Du 1er sept. 1937 au 31 déc. 1937..	26,596	74,372	100,968	196	493	689
Année 1938..	1,122,179	826,167	1,948,346	7,266	5,285	12,551
Année 1939..	2,760,090	365,303	3,125,393	17,403	2,096	19,499
Total..	3,908,865	1,265,842	5,174,707	24,865	7,874	32,739

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on interroger le témoin sur ces tableaux avant de passer à autre chose?

M. BERCOVITCH: Je vois ici la rubrique "Payants". De quoi s'agit-il; du revenu réel du Trans-Canada?

M. ENGLISH: Non; du nombre de milles de vol dans le service de revenu. Les milles de vol pour l'entraînement constituent des milles de vol destinés à former un pilote. Les vols d'entraînement ne produisent pas de revenu; on pourrait appeler cela des dépenses de mise en valeur. Les milles payants sont ceux dont on a tiré un revenu, soit du ministère des Postes, soit du transport des voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Passons.

M. ENGLISH:

SERVICE AÉROPOSTAL:

Le 1er décembre 1938 un service diurne régulier pour le transport aérien du courrier a été inauguré entre Montréal, Toronto et Vancouver et entre Lethbridge et Edmonton. Le 1er mars 1939, ce service devint nocturne pour assurer la livraison, le matin à Winnipeg et à Regina, et dans l'après-midi, à Lethbridge, Calgary, Edmonton, Vancouver et Victoria, du courrier expédié la veille au soir de Montréal, Ottawa et Toronto; de même que la livraison dans l'après-midi à Toronto, Ottawa et Montréal du courrier envoyé la veille au soir de l'Ouest canadien. A la même date, le service Lethbridge-Edmonton a été doublé, les départs s'effectuant de chaque ville matin et soir.

Le 18 juillet, la ligne directe Montréal, Ottawa, Toronto a été inaugurée et elle sert depuis au transport du courrier postal; le 1er novembre ce service postal de jour du courrier fut doublé et prolongé à titre d'entraînement, de Montréal à Moncton. Au début le courrier postal ordinaire était transporté entre Montréal et Toronto et le courrier de première classe entre Montréal et Moncton. Le 1er janvier 1940, le transport du courrier de première classe a été abandonné et l'on ne transporte que du courrier soumis à la surtaxe aérienne.

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

M. BLACK: Pourquoi les Lignes aériennes Trans-Canada exploitent-elles ces embranchements de l'Ouest et non celles de l'Est à Charlottetown, Halifax et Saint-Jean?

M. COLYER: Les aéroports actuels d'Halifax, Charlottetown et Saint-Jean ne se prêtent pas à l'utilisation du matériel aéronautique que Trans-Canada exploite présentement.

M. BLACK: Le même type d'appareils fonctionne sur les embranchements de l'Ouest?

M. COLYER: Oui, monsieur; mais les aéroports d'Edmonton et de Calgary se prêtent à l'usage de ces avions.

Le PRÉSIDENT: A-t-on autre chose? Passons.

M. ENGLISH:

En 1939, la quantité de livres de courrier transportées par avions a été:

Mois	Trans-continental	Lethbridge Edmonton	Montréal Toronto	Vancouver Seattle	Total
Janvier.....	18,082	152	413	3,097	21,744
Février.....	17,920	318	356	3,107	21,701
Mars.....	29,204	641	579	5,465	35,889
Avril.....	27,933	694	393	5,677	34,697
Mai.....	32,292	623	604	6,872	40,391
Juin.....	30,888	680	566	6,860	38,994
Juillet.....	31,329	675	734	7,518	40,256
Août.....	33,872	744	1,309	8,069	43,994
Septembre.....	33,831	712	1,221	6,779	42,543
Octobre.....	32,202	980	1,119	6,157	40,458
Novembre.....	32,920	887	1,713	6,076	41,596
Décembre.....	39,259	1,284	2,290	7,803	50,636
	359,732	8,390	11,297	73,480	452,899

M. BLACK: Qu'entendez-vous par "courrier soumis à la surtaxe aérienne"?

M. ENGLISH: Six cents, surtaxe dépassant le tarif ordinaire de première classe.

M. LOCKHART: Sur quoi repose le tarif réel du courrier? Comment calcule-t-on le coût réel? On dit que ce courrier est taxé à six cents. Est-ce là le coût réel? Y perd-on beaucoup à transporter le courrier à six cents?

M. SMART: Il s'agit là du revenu des Postes? Ce ministère vous répondra.

M. LOCKHART: On transporte le courrier au tarif de six cents. Quand on établit le calcul. Je cherche mes données qui indiquent le volume transporté et le revenu obtenu. Voyons cela. Il me semble y avoir perte à effectuer le transport au tarif de six cents.

M. SMART: Ce revenu est celui des postes qui payent les Lignes aériennes Trans-Canada à tant par mille. Les lignes aériennes ne touchent pas les six cents.

M. LOCKHART: Je le sais mais je cherchais à établir le coût de ce service et je voudrais savoir si nous pouvions obtenir quelque renseignement sur le coût réel d'un service de transport de ce courrier.

M. COLYER: D'après les calculs que nous avons vus, les six cents que touche le bureau de poste n'égalent pas le chiffre des frais de transport du courrier.

M. DONNELLY: Avez-vous parfois transporté le courrier à un tarif de trois cents?

M. COLYER: Avant le service régulier, alors que le transport s'effectuait encore par des vols que l'on appelait d'entraînement, nous transportions le courrier ordinaire parce que le service n'était pas encore régulièrement établi et que nous ne trouvions pas équitable d'imposer une surtaxe et au fur et à mesure que le service s'améliorait, nous avons transporté du courrier ordinaire pendant quelque temps.

M. HARRIS: Monsieur le président, quel est le tarif actuel du courrier aérien?

M. COLYER: Six cents de l'once pour la première once, et cinq pour chaque once supplémentaire. C'est le tarif du ministère des Postes pour une lettre par avion.

M. HARRIS: Quel serait le déficit de transport du courrier à ce taux en 1939?

M. COLYER: Je ne puis vous répondre; c'est affaire au ministère des Postes.

M. HARRIS: Ce que je désire savoir est le rapport entre le ministère des Postes et les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. DONNELLY: Nous avons droit à ce renseignement.

M. SMART: Il faudra faire venir le personnel des postes pour vous le dire.

M. DONNELLY: Vos revenus ne dépendent pas seulement de ce courrier.

M. HARRIS: Impossible de traiter cette question de façon intelligente avant de savoir ce que paye le ministère des Postes.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'ils ont une idée de ce que paye la Poste.

M. COLYER: Elle nous octroie 60 cents du mille pour le transport du courrier.

M. BLACK: Sans tenir compte du volume du courrier?

M. COLYER: Oui.

M. BLACK: Le ministère a dû calculer ce que serait le revenu basé sur les taux ordinaires des postes, disons de six cents par once ou de six cents par lettre d'une once. J'aimerais à savoir ce que le ministère des Postes verse aux Lignes aériennes Trans-Canada et le rapport entre ce montant et celui qu'elles obtiendraient si elles recevaient tout le revenu tiré de la vente des timbres.

M. HUNGERFORD: Nous ne le savons pas.

Le PRÉSIDENT: Il serait probablement nécessaire d'interroger un fonctionnaire des postes à cette séance ou d'attendre les prévisions du ministère des Postes déposées à la Chambre.

M. ROSS: Le revenu est indiqué à la page 12, ligne 2.

M. LOCKHART: Monsieur le président, Trans-Canada a touché beaucoup plus d'un million et demi de dollars en revenu pour le transport du courrier. Il a touché \$1,632,000, soit environ 70 p. 100 du revenu global du transport du courrier. Si l'on prend le volume du courrier transporté, on arrive à un pourcentage beaucoup plus élevé que six cents. Cela revient à 20 cents par once, n'est-il pas vrai? Je ne crois pas nécessaire d'interroger le personnel des postes pour effectuer ce calcul.

M. COLYER: Je crois savoir que la moyenne du courrier postal aérien ordinaire est de 42 lettres à la livre et non d'une once par lettre; ce serait moins que cela. C'est là le calcul qu'on a pris pour base et je crois qu'on le prend comme moyenne 42 lettres du courrier aérien à la livre.

M. LOCKHART: Parfait. Mais les \$1,632,000, soit près de 70 p. 100 du revenu global, proviennent du transport du courrier par les Lignes aériennes Trans-Canada. Si l'on prend le volume du courrier qu'elles transportent, on arrive à un tarif de 20 cents de l'once selon mes calculs. Il semble donc y avoir écart entre 20 cents et six cents.

M. COLYER: Bien que je n'aie pas en mains les données exactes ni de renseignements précis, je crois présentement que ce que touche le ministère des Postes est moindre que ce que touchent les Lignes aériennes Trans-Canada pour le transport du courrier, cependant j'ignore la différence. A mon avis, le personnel des postes est le seul à pouvoir nous renseigner exactement.

M. LOCKHART: Qui comble le déficit?

M. HUNGERFORD: Nous sommes autorisés à transporter le courrier à des tarifs et selon des horaires fixes et nous touchons tant du mille pour cela. Le revenu du courrier va naturellement au ministère des Postes et nous ne savons pas ce qu'il est. Nous touchons simplement tant par mille de parcours. Nous avons l'autorisation du ministère des Postes.

M. LOCKHART: Dans ce cas, monsieur le président, impossible d'aller au fond des choses.

Le PRÉSIDENT: De toute évidence, si ce transport essuie un déficit, le ministère des Postes en subit les conséquences; je dis plus, ce dernier doit être satisfait de l'arrangement, sans quoi il ne le continuerait pas, il me semble. Cependant, ma qualité de président m'interdit tout commentaire.

M. DONNELLY: Vous ne pouvez pas répondre d'après cela, entre ce que vous touchez et le volume du transport. Une partie du courrier peut aller à North Bay, et là on peut ajouter un autre sac et le déposer à Kapuskasing et un autre à Winnipeg.

M. COLYER: Non. Ces chiffres s'appliquent au nouveau courrier. Il n'y a pas double emploi.

M. DONNELLY: On pourrait déposer un sac à North Bay et embarquer à cet endroit un autre courrier au tarif de six cents pour Kapuskasing.

M. COLYER: Oui.

M. DONNELLY: Ce qui donnerait 18 ou 20 cents de la livre pour le transport des lettres d'un bout à l'autre du continent.

M. ROSS: Il me semble que cet item pourrait attendre; il est évident que le ministère des Postes est très intimement lié au service aérien Trans-Canada et que pour cette raison il faudrait faire venir un fonctionnaire des postes pour l'interroger sur ce point spécial.

Le PRÉSIDENT: Si le Comité trouve que l'affaire en vaut la peine, parfait. A lui de décider.

M. DONNELLY: Les Lignes aériennes Trans-Canada jugent-elles satisfaisante leur convention avec le ministère des Postes ou croient-elles qu'elles devraient avoir davantage pour le transport du courrier?

M. COLYER: Au cours de 1939, nous aurions dû toucher davantage car nous avons essuyé un déficit que le ministère des Transports a comblé. Le ministère des Postes ne nous a pas rémunérés assez pour couvrir nos frais d'exploitation.

M. LOCKHART: On a prévu un surplus pour l'an prochain.

M. COLYER: Oui, pour 1940.

M. MAYBANK: Les prévisions du ministère des Postes estiment, je crois, les dépenses versées aux Lignes aériennes Trans-Canada à deux millions et quart or je ne vois ici que \$1,632,000. Voilà donc un ministère qui déclare avoir versé un certain montant, alors qu'un organisme du même Etat dit qu'il ne l'a pas touché. Comment expliquez-vous cela?

M. SMART: N'oubliez pas, monsieur Smart, que le ministère des Transports comble actuellement tout le déficit.

M. MAYBANK: Comble quoi?

M. SMART: Le déficit.

M. MAYBANK: C'est justement ce que je désire savoir. Je désire qu'on m'explique l'écart entre les deux chiffres.

M. SMART: En effet, nous comblons le déficit. Nous en avons comblé un de \$411,000 l'an dernier.

M. MAYBANK: Je vois. Ainsi, avec les \$411,000 cela fera à peu près ce montant. Est-ce cela que vous voulez dire?

M. ENGLISH: On pourrait expliquer la chose par le fait que le ministère des Postes rémunère, pour le transport de la poste aérienne, nombre d'autres entrepreneurs que Trans-Canada.

M. MAYBANK: Admettons. Quel est ce déficit? Si on ajoute ce déficit au chiffre que nous avons devant nous, il est impossible, naturellement, d'obtenir deux millions et quart. La somme de ces deux montants dépasse tout juste deux millions. Ou est l'autre quart de million?

M. SMART: Vous trouverez les renseignements que vous désirez en consultant l'état des revenus qui se trouve en dernière page du rapport, monsieur Maybank. Reportez-vous à l'état des revenus.

M. MAYBANK: C'est ce que j'ai fait et c'est là que j'ai trouvé les chiffres dont je vous parle.

M. SMART: Le ministère des Transports a payé \$411,000 en vertu d'un crédit dont le numéro m'échappe. En tout cas, c'est un crédit qui a été voté l'an dernier.

M. MAYBANK: Oui.

M. SMART: Un des crédits votés au ministère des Transports,—c'était le n° 590—a servi à combler ce déficit.

M. MAYBANK: Même dans ce cas, il s'agit d'un crédit voté au ministère des Transports. Cela ne regarde en rien les deux millions et un quart que je viens de mentionner et qui font partie des crédits du ministère des Postes.

M. SMART: Je ne suis pas au courant de ce qui concerne le ministère des Postes.

M. MAYBANK: Je sais, mais je fais remarquer que, de toute évidence, les \$411,000 précités sont tout à fait étrangers à cela. J'essaye simplement de concilier les chiffres, voilà tout.

M. ENGLISH: Pour transporter le courrier-avion les Lignes Aériennes Trans-Canada ont reçu, l'an dernier, \$1,600,000 du ministère des Postes.

M. MAYBANK: Combien, avez-vous dit?

M. ENGLISH: \$1,632,873.

M. MAYBANK: En effet, ce chiffre se trouve dans l'état des revenus.

M. ENGLISH: Et, selon toute apparence, les autres entrepreneurs de transport aérien,—*Canadian Airways*, *Prairie Airways* et autres,—qui ont fait le transport du courrier-avion pour le ministère des Postes ont touché la différence qui existe entre ce montant et les deux millions et quart.

M. MAYBANK: Laissez-vous entendre que la différence entre \$1,632,000 et les deux millions et quart provient des nombreux contrats pour le service-omnibus aérien.

M. ENGLISH: A mon avis, c'est cela.

M. MAYBANK: Ainsi, vous croyez que ces contrats-là suffisent à former une telle somme. Je sais qu'il en existe un bon nombre mais je ne pourrais préciser de chiffre.

M. SMART: Le courrier expédié dans les régions du Nord a été plutôt volumineux.

M. MAYBANK: Je sais qu'il existe un bon nombre de contrats pour le service-omnibus aérien.

M. BLACK: Il me semble que la compagnie Trans-Canada doit calculer le montant que ses services rapportent pour l'administration des Postes.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous dire le montant que la compagnie reçoit du ministère des Postes ou celui que rapporte au ministère le courrier ainsi transporté?

M. BLACK: J'entends les recettes que le ministère des Postes encaisse du fait du courrier aérien. Les Postes paient aux Lignes Aériennes Trans-Canada une subvention de \$1,632,000; en retour celle-ci assure certains services de transport aéro-postal. Alors, ses administrateurs ont certainement dû calculer ce que les services ainsi établis peuvent rapporter au ministère des Postes.

M. SMART: Seul le ministère des Postes pourrait vous renseigner là-dessus, monsieur Black.

M. HUNGERFORD: Le ministère des Postes nous a adjugé un contrat.

M. BLACK: Devons-nous comprendre que les administrateurs de la compagnie n'en savent rien.

M. SMART: Ils ne sont pas au courant.

M. BLACK: Ils ne savent pas ce que les services aériens rapportent?

M. SMART: Ils ne sont pas au courant des recettes postales.

Le PRÉSIDENT: Comme je comprends la chose, la compagnie s'acquitte d'un service pour le ministère des Postes et celui-ci la rémunère.

M. SMART: Il s'agit d'un cas absolument identique à celui des chemins de fer. Ceux-ci touchent une certaine somme pour la mise en service de wagons-poste et le reste.

M. ENGLISH: Nous ignorons le nombre de lettres que nous transportons. Tout ce que nous savons, c'est qu'on nous confie un sac de courrier pesant tant de livres. Le nombre des lettres contenues dans ce sac nous est inconnu car ce dernier est scellé.

M. ROSS: Vous savez tout de même combien pèse le sac.

M. ENGLISH: Oui, mais c'est tout. Le montant qui nous est payé est calculé d'après le poids mais nous ignorons totalement ce que le courrier transporté peut rapporter au ministère des Postes.

M. DONNELLY: Ce dernier pourrait-il nous renseigner?

M. ENGLISH: Il pourrait sans doute faire une estimation mais sans plus.

M. DONNELLY: Vous croyez? Alors on ne compte pas les lettres qui sont mises à la poste.

Le PRÉSIDENT: Les intéressés savent combien pèse le courrier qui a été transporté.

M. DONNELLY: Ainsi, on pourrait nous donner une estimation à ce sujet.

M. ENGLISH: Certainement.

M. MAYBANK: La compagnie a-t-elle fait une estimation des recettes que ce service pourra lui rapporter au cours de la prochaine année? Possédons-nous quelque chiffre là-dessus?

Le PRÉSIDENT: Vous avez le budget dressé pour l'an prochain.

M. MAYBANK: Le ministère des Postes prévoit une dépense qui, je le suppose, comprendra d'une part les sommes payées aux services-omnibus et de l'autre les sommes versées aux Lignes Aériennes Trans-Canada. Le montant prévu de ce chef s'élève à quatre millions et demi.

M. SMART: Non, le ministère des Postes a prévu...

M. ENGLISH: \$3,177,000.

M. MAYBANK: Je vous cite les chiffres du budget.

M. ENGLISH: C'est une estimation de ce que doit nous payer le ministère des Postes.

M. MAYBANK: Le ministère des Postes a prévu une dépense de quatre millions et demi. Selon toute apparence, le montant destiné aux services-omnibus explique de nouveau l'écart, tout comme dans le cas de la différence entre \$1,632,000 et deux millions et quart.

M. ENGLISH: En effet.

M. MAYBANK: Je vois.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, ne vaudra-t-il pas mieux procéder sans interruption à la lecture du rapport. Vous pourriez noter les points sur lesquels vous désirez des éclaircissements et une fois la lecture finie vous auriez plus de temps pour poser vos questions et étudier les points obscurs. Il me semble qu'ainsi nous accomplirions plus de besogne, mais je vous fais cette remarque à titre de simple suggestion.

M. SMART: Il serait peut-être possible de remettre à demain les questions concernant les recettes postales et, là, nous pourrions faire comparaître un fonctionnaire des Postes pour répondre à ses questions.

Le PRÉSIDENT: C'est une idée.

M. SMART: Nous ne possédons aucun renseignement sur ce point.

Le PRÉSIDENT: Il serait possible de convoquer ce témoin pour la séance de demain.

M. SMART: Oui.

Le PRÉSIDENT: Quel est votre avis, messieurs? Si vous désirez vivement étudier à fond cette question, nous pouvons procéder ainsi.

M. MAYBANK: Je suis d'avis que nous ferions preuve de sagesse en convoquant un représentant du ministère des Postes pour nous éclairer. Ce point devra toujours être élucidé, soit ici, soit à la Chambre lors de l'étude des crédits des Postes.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il que nous convoquions ici un représentant du ministère des Postes.

M. BERCOVITCH: Notre ordre de renvoi nous donne-t-il le pouvoir d'agir de la sorte?

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons toujours demander la comparution de ce représentant. Il est probable qu'on ne nous refusera pas cela.

M. BERCOVITCH: Autrement, il nous faudrait demander l'autorisation à la Chambre.

M. McCULLOCH: L'explication de tout cela ne se trouve-t-elle pas dans le tarif de 60 c. par mille de parcours?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que les membres du Comité se contentent de cela. A mon avis, ils voudront voir le fond de la question.

M. SMART: Cette question reviendra sur le tapis lorsque le Comité plénier de la Chambre étudiera les crédits du ministère des Postes.

M. MAYBANK: Oui, mais on pourrait s'objecter à cela en disant que l'on ne peut pas rapprocher les deux choses à ce moment-là.

M. SMART: Je ne crois pas que le ministère des Postes se refuse à nous envoyer un représentant.

M. MAYBANK: Pourquoi s'y refuserait-il?

M. ROSS: Je suis d'avis que nous pouvons demander la comparution d'un tel fonctionnaire.

M. MAYBANK: Qu'il vienne du ministère des Postes ou du ministère des Pêcheries, le personnage convoqué est toujours un témoin.

Le PRÉSIDENT: Si le Comité le désire, nous demanderons au ministère des Postes de nous envoyer un de ses fonctionnaires demain pour nous donner les renseignements que nous désirons.

M. HARRIS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Cela vous va-t-il?

Quelques DÉPUTÉS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Si tout le monde est de cet avis, nous procéderons ainsi.

M. BERCOVITCH: Je me déclare dissident.

Le PRÉSIDENT: Vous vous opposez à cela?

M. BERCOVITCH: Oui. Je ne crois pas que nous ayons l'autorité voulue pour le faire.

Le PRÉSIDENT: C'est possible, mais il se peut bien aussi que le ministère accède à notre requête par courtoisie.

M. ROSS: Si nous n'avons pas l'autorité, nous avons toujours le désir.

M. BLACK: On a parlé tout à l'heure de "recettes provenant de services-omnibus aériens". Je n'ai pas très bien saisi et je voudrais savoir de quel service postal il s'agit.

Le PRÉSIDENT: Je vous rappelle à l'ordre. Il vous faudra vous renseigner auprès de celui qui a lancé cette expression.

M. SMART: Il existe certains services desservant les régions du Nord, le bassin du Mackenzie et ainsi de suite, et la plupart sont exploités par des entreprises complètement distinctes des Lignes Aériennes Trans-Canada. Je sais que le ministère des Postes a adjugé à ces entreprises des contrats pour le transport des dépêches mais nous ignorons naturellement ce que cela peut leur rapporter.

M. BLACK: Cela pourrait-il s'appliquer aux services établis pour Halifax, Charlottetown et Saint-Jean? Les appellerait-on services-omnibus?

M. SMART: Non. Ce ne sont pas des services-omnibus. Demandez à M. Maybank.

M. BLACK: Les causes de mécontentement ont déjà été nombreuses en ces divers endroits et je suis d'avis que le fait de les classer parmi les localités desservies par un service-omnibus ne fera qu'augmenter le ressentiment qu'éprouvent leurs habitants.

Le PRÉSIDENT: Je suis d'avis que l'honorable membre du Comité a simplement voulu parler des embranchements qui relient la ligne principale aux localités situées plus au nord ou plus au sud.

M. McCULLOCH: Ne s'agirait-il pas là d'une erreur?

Le PRÉSIDENT: Comment?

M. McCULLOCH: N'a-t-on pas voulu dire embranchement plutôt que service-omnibus?

M. SMART: On les a appelés omnibus parce qu'ils vont un peu partout dans les régions isolées du Nord. M. Maybank les a appelés "bush services" qui est l'expression anglaise usitée dans l'Ouest.

Le PRÉSIDENT: Passerons-nous à autre chose, messieurs?

M. ENGLISH: Le chapitre suivant concerne le service des voyageurs.

SERVICE DES VOYAGEURS

Les lignes Montréal-Toronto-Vancouver ainsi que Lethbridge-Edmonton ont été inaugurées le 1er avril. La ligne directe Montréal-Ottawa-Toronto a été inaugurée le 18 juillet et doublée le 1er novembre. L'insuffisance de radiophares a retardé l'ouverture aux voyageurs de la ligne de Moncton jusqu'au 15 février 1940.

Le service des voyageurs a été exploité avec une régularité très satisfaisante. Le personnel navigant et sédentaire est renommé pour sa discipline, sa compétence et sa courtoisie. L'encouragement accordé par le public a dépassé les espérances, particulièrement sur la ligne transcontinentale. Au total, il a été transporté 21,569 voyageurs payants, chacun parcourant en moyenne une distance de 559 milles. Le tableau suivant donne le pourcentage des voyageurs par rapport aux places disponibles sur les différentes routes exploitées au cours de l'année:

	Transconti- nentale	Lethbridge Edmonton	Montréal Toronto	Montréal Toronto (2e envolée)	Montréal Toronto North Bay	Toronto North Bay	Vancouver- Seattle	Toutes les envolées
Janvier.. . . . .	....	....	....	....	....	....	13.0	13.0
Février.. . . . .	....	....	....	....	....	....	14.4	14.4
Mars.. . . . .	....	....	....	....	....	....	17.5	17.5
Avril..	46.0	24.8	....	....	24.0	....	20.0	44.9
Mai..	56.0	31.5	....	....	30.0	....	25.4	50.4
Juin..	68.5	35.7	....	....	39.5	....	33.0	63.5
Juillet..	81.0	38.7	49.5	....	44.0	....	39.5	66.7
Août..	82.5	38.2	55.5	....	50.0	....	48.0	65.2
Septembre..	77.5	31.7	56.5	....	50.5	....	30.5	60.1
Octobre..	67.0	25.5	49.0	....	42.0	....	25.0	51.2
Novembre..	63.0	26.7	56.5	50.0	....	50.0	23.7	55.0
Décembre..	60.0	28.0	50.0	58.7	....	45.0	22.0	43.0
Année..	69.0	31.2	53.5	54.5	40.0	48.0	26.0	56.1

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser?

M. HARRIS: Je ne sais pas très bien ce que vous entendez par "questions".

Le PRÉSIDENT: Je demande aux membres du Comité s'ils désirent poser des questions, obtenir des commentaires ou des renseignements supplémentaires sur les points qui ont été exposés jusqu'ici.

M. HARRIS: Nous aurions besoin d'un bon nombre d'éclaircissements sur toute la question, mais je crois que vous avez exprimé le désir de continuer.

Le PRÉSIDENT: On a adopté la méthode suivante: après la lecture d'un paragraphe, si une question très à propos se présente à l'esprit d'un membre du Comité, il peut entamer un interrogatoire immédiatement; même si la question n'est pas vidée, il peut tout de même l'entamer.

M. BLACK: La question qui surgit naturellement ici en est une au sujet du rendement; est-il profitable de maintenir un service lorsque le volume des affaires ne s'élève qu'à 26 p. 100 de la capacité totale alors que le pourcentage de capacité est de 69 p. 100 pour les lignes transcontinentales. Je ne me rends pas bien compte de la raison pour laquelle on maintient ce service de Vancouver à Seattle ou si on est justifié de le faire. Quelle nécessité y a-t-il d'exploiter cette ligne?

M. COLYER: La réponse à votre question est plutôt compliquée, je crois. Nous avons lieu de croire que dans un avenir pas très éloigné toutes les lignes aériennes seront exploitées profitablement; et, lorsqu'il s'agit d'une correspondance de ce genre, une correspondance internationale, sur une ligne aussi achalandée que celle de Vancouver à Seattle, sur la côte occidentale, à la longue, son exploitation ne peut manquer de devenir payante, même si on ne prend en considération que le service des voyageurs. A l'heure actuelle, nous transportons une quantité importante de courrier sur la courte ligne que nous exploitons là-bas: plus de 100 livres par jour, je crois, de Vancouver et probablement, une quantité semblable dans l'autre sens. De plus, soit dit en passant, le trafic des voyageurs augmente. Bien que la proportion moyenne pour l'an dernier n'ait été que de 26 p. 100 de la capacité totale, nous transportons 50 p. 100 plus de voyageurs cette année que les mois correspondants de l'an dernier. Comme vous le voyez, ce service est à son début et, comme dans toute autre entreprise, il doit y avoir une période de développement. Nous sommes convaincus qu'après un certain temps, même si la période de développement prend quelques années, nous aurons une entreprise vraiment profitable.

M. JACKMAN: Quel pourcentage de la capacité totale devez-vous transporter pour qu'une ligne aérienne devienne profitable?

M. COLYER: Il n'existe pas de règle définitive à cet effet. Cela dépend, dans une certaine mesure de la fréquence des voyages, de l'usage que vous faites du matériel; bien des choses entrent en compte.

M. JACKMAN: A la Chambre des communes, l'autre jour, M. Howe a affirmé que la ligne transcontinentale avait atteint ce point. Il nous dit que la moyenne pour les lignes américaines en général, était bien inférieure; et, si je ne me trompe,

il mentionna un chiffre qu'il fallait atteindre avant qu'une ligne aérienne soit profitable; vous ne vous rappelez pas ce chiffre?

M. COLYER: Voilà: au mois d'août de l'an dernier, les Lignes aériennes Trans-Canada, qui recevaient 60 cents le mille du ministère des Postes, plus les recettes dérivées du transport des voyageurs, ont fait un profit net d'exploitation; et le trafic des voyageurs s'élevait alors à 70 ou 80 p. 100 de la capacité totale sur les lignes transcontinentales.

M. JACKMAN: Dans ce cas, le chiffre qui nous intéresse serait probablement 50 ou 60 p. 100?

M. COLYER: Quand le transport des voyageurs arrive à 65 p. 100 de la capacité totale pour tout le réseau, vous atteignez à peu près le maximum. Il y a le voyageur qui ne fait qu'un court voyage, disons de Winnipeg à Regina, et qui vous empêche de prendre celui qui voudrait aller de Vancouver à Montréal ou de Montréal à Vancouver; ainsi, il serait impossible que tous les fauteuils soient remplis pour la route toute entière. Si vous atteignez 65 p. 100 de la capacité totale pour l'ensemble du voyage, il y aura des parties du voyage où tous les fauteuils seront occupés.

M. JACKMAN: En ce cas, 65 p. 100 de la capacité totale représente le maximum d'efficacité?

M. COLYER: C'est à peu près le mieux que vous puissiez désirer.

M. JACKMAN: Alors, le point où les profits commencent doit être inférieur à ce chiffre. Si 65 p. 100 de la capacité totale est le maximum que le trafic dans les deux sens peut vous permettre d'atteindre, la capacité permettant l'exploitation commerciale d'un réseau doit être inférieure à ce chiffre. Si c'est votre maximum, vous devez être capable de réaliser des profits bien avant de l'avoir atteint.

M. COLYER: Cela dépend de la fréquence avec laquelle vous faites servir votre matériel; le nombre de voyages que vous faites a une influence directe sur les frais d'exploitation. Si vous déterminez votre coût par mille lorsque vous effectuez un seul voyage dans une période donnée, ce coût sera sensiblement réduit si vous faites deux voyages dans le même temps; si vous en faites trois, le coût diminue encore; si vous en faites 6 ou 7, il peut arriver que votre prix de revient par mille soit diminué de moitié. Il n'y a donc pas de règle fixe. Il y a trop de facteurs qui entrent en ligne de compte.

M. DONNELLY: Avez-vous conclu un accord avec les lignes américaines, comme celle de Chicago à Winnipeg, ou de New-York, ou une de ces villes américaines?

M. COLYER: Oui, il existe des accords entre nos lignes et plusieurs compagnies américaines.

M. BLACK: Quels autres services, exploités sur la même base que celui que vous maintenez entre Vancouver et Seattle, existe-t-il avec des villes américaines, comme, par exemple, entre Winnipeg et Chicago, ou Winnipeg et Minneapolis?

M. COLYER: Les *Northwest Airlines* ont un service, avec correspondance directe avec Chicago, entre Fargo et Winnipeg; et les *Canadian Colonial Airways*, les deux compagnies, exploitent des services entre Montréal et New-York.

M. DONNELLY: Sont-elles des compagnies canadiennes?

M. COLYER: L'une d'elles, la *Canadian Colonial Limited*, est une compagnie canadienne; la *Canadian Colonial Incorporated* est une compagnie américaine. Leur exploitation est plus ou moins commune, si bien que les voyageurs ordinaires ont l'impression qu'elles ne font qu'une seule ligne aérienne. Puis, le *Boston and Maine* fait le service entre Boston et Montréal; *United Airlines* exploite une ligne qui suit la même route que notre service de Seattle à Vancouver; et, comme le mentionne notre rapport, les Lignes aériennes Trans-Canada espèrent établir un service entre Toronto et New-York. Nous avons fait une requête auprès des autorités de l'aéronautique civile en ce sens, mais elle n'a pas encore été accordée.

M. HARRIS: Quel service donnez-vous entre Seattle et Vancouver?

M. COLYER: Quel service nous donnons...?

M. HARRIS: Oui, quel service; quel service donnez-vous, combien de départs?

M. COLYER: Les Lignes aériennes Trans-Canada font trois voyages par jour et les *United Airlines*, deux, à l'heure actuelle.

M. HARRIS: Est-ce une des raisons pour lesquelles vous n'atteignez que 26 p. 100 de votre capacité totale?

M. COLYER: Je parle de l'heure actuelle. L'an dernier nous faisons deux voyages de Seattle à Vancouver; présentement nous en faisons 3 et nous avons dépassé notre moyenne de 26 p. 100 de la capacité totale.

M. HARRIS: Quel est le point de démarcation entre les profits et les pertes, ou les déficits d'exploitation; quel est le pourcentage?

M. COLYER: Je ne crois pas être en mesure de le dire.

M. HARRIS: Monsieur le président, permettez-moi de poser cette question: 26 p. 100 ne permettent pas de faire des bénéfices, il y a nécessairement un déficit dans l'exploitation de ce tronçon Vancouver-Seattle?

M. COLYER: Je ne crois pas que ce soit le cas, quand vous faites entrer en ligne de compte la quantité de courrier transporté. Pour ce qui est des Lignes aériennes Trans-Canada, il n'y a pas de déficit, car les recettes dérivées de l'exploitation de ce service indiquent un profit. Il y avait une autre raison pour inaugurer le troisième voyage entre Seattle et Vancouver; il s'agissait de tirer le plus grand parti possible de notre matériel et de ramener notre aéroplane à Vancouver afin qu'il soit disponible pour le service de notre ligne principale au lieu d'être immobilisé à Seattle. En ne faisant que deux voyages, il serait demeuré immobilisé à Seattle pendant 12 heures. En inaugurant le troisième voyage pour répondre aux besoins des services postaux, nous ramenons notre aéroplane à Vancouver où il devient disponible pour notre service transcontinental au besoin et ainsi, nous ne gaspillons pas frais de dépréciation du matériel par l'immobilisation d'un appareil à Seattle.

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur English.

M. ENGLISH:

SERVICE AIR-EXPRESS:

Ce service, inauguré entre Montréal, Toronto et Vancouver le 17 octobre 1938 a été augmenté au cours de l'année 1939 par la ligne Montréal-Ottawa-Toronto et celle de Montréal-Moncton lorsque les vols d'entraînement jusqu'à cette ville ont commencé, le 1er novembre.

Le tonnage transporté n'a pas été considérable, mais il a marqué une augmentation constante et appréciable et tout porte à croire que les expéditeurs apprécient de plus en plus ce service commode et rapide. Le tableau suivant donne le volume de trafic au cours de l'année:

	Nombre d'expéditions	Poids (livres)
Janvier..	289	1,339
Février..	294	1,077
Mars..	487	2,076
Avril..	809	3,197
Mai..	1,103	5,212
Juin..	1,026	4,378
Juillet..	913	3,468
Août..	1,028	4,550
Septembre..	1,066	7,113
Octobre..	1,447	3,923
Novembre..	1,249	3,802
Décembre..	1,486	5,684
Total..	10,897	45,899

M. BLACK: Il existe un état spécial donnant les recettes tirées de ce service?

M. ENGLISH: C'est \$23,613.

M. BLACK: Ce service est possible à l'heure actuelle?

M. COLYER: Il représente une source de revenu pour les Lignes aériennes Trans-Canada. Il est à notre avantage de le maintenir. Nous avons l'espace voulu dans nos avions et c'est un autre service qui devra être développé. Ce total de 5,000 livres transportées au cours de décembre n'est rien en comparaison de ce qu'un service air-express devrait transporter. Son transport ne nous coûte rien. L'avion et le personnel assurent le service quand même. Il s'agit tout simplement de mettre les colis à bord.

M. BLACK: Les tarifs sont-ils beaucoup plus élevés que pour la messagerie confiée aux trains?

M. COLYER: Ils sont passablement plus élevés. Dans la plupart des cas, le tarif air-express est un peu inférieur au tarif postal, dans d'autres cas il est plus élevé. Les tarifs air-express sont déterminés par la distance, tandis que le tarif postal de 6 cents l'once s'applique à tout le pays.

M. DONNELLY: Le transport air-express a-t-il beaucoup augmenté depuis le 1er janvier de cette année?

M. COLYER: Oui, il s'est accru, tout comme le service postal et ceux des voyageurs et de la messagerie qui ont augmenté régulièrement.

M. ROSS: Nos tarifs de messagerie se comparent-ils avantageusement à ceux des Etats-Unis?

M. COLYER: Je crois qu'ils sont presque identiques, car, voyez-vous, la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada stipule que les tarifs pour le transport des passagers et des marchandises par les Lignes aériennes Trans-Canada soient sur une base de concurrence avec les autres services similaires des Etats-Unis. Cela détermine plus ou moins nos tarifs pour le transport des passagers et des colis.

M. DONNELLY: Avez-vous raison de croire, monsieur Hungerford, que ce service air-express nuira aux recettes de vos messageries de chemin de fer?

M. HUNGERFORD: Je suppose qu'il constitue un service de concurrence dans une certaine mesure. Cela est également vrai pour les voyageurs.

M. DONNELLY: Et le service télégraphique aussi?

M. HUNGERFORD: Et il influe aussi sur le service télégraphique. Personne ne saurait dire dans quelle mesure il suscite de nouvelles affaires. Nous ne voyons pas comment il est possible d'isoler ce service de manière à en déterminer la valeur.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Nous allons nous occuper des Propriétés et matériel.

M. ENGLISH:

PROPRIÉTÉS ET MATÉRIEL

Matériel volant:

Au 31 décembre, le matériel volant de la compagnie se composait de:

15 avions Lockheed I4H, bi-moteurs, Pratt & Whitney SIE2G ou Hornet SIE3G de 850 c.v. avec hélices "Hydromatiques" à pales effaçables, et poste de radio Bendix.

Six de ces avions ont été achetés au cours de l'année, dont cinq en remplacement d'un nombre égal d'avions Lockheed IOA qui, à cause de leur vitesse inférieure et de leur petit nombre de places convenaient moins bien au service des voyageurs. Les cinq Lockheed IOA ont été vendus par la suite à leur valeur amortie, l'un au Service d'inspection de l'aviation civile, et quatre au ministère de la Défense nationale pour l'usage du Corps d'aviation royal canadien.

Avec la coopération et l'aide des avionneurs et des fabricants de moteurs, un programme de modifications et d'améliorations au matériel volant a été entrepris par le personnel de la compagnie à l'atelier de réparations de Winnipeg. Les principaux projets réalisés ont été:

Ajustement des fentes des ailes.

Substitution d'un système amélioré pour le dégivrage des hélices.

Vérification du système de chauffage.

Installation de distributeurs d'oxygène pour les voyageurs et l'équipage.

C'est l'ambition du personnel technique de la compagnie de suivre de près les progrès de l'industrie de l'aviation et dans ce but il échange régulièrement des informations et des notes avec les autres compagnies et les industriels. Une grande expérience des problèmes créés par le dégivrage a été acquise au cours de l'année. La compagnie a effectué, de concert avec le fabricant et le Conseil national de recherches à Ottawa, des expériences et des épreuves tendant à améliorer les méthodes actuelles de dégivrage. Des recherches intéressantes se poursuivent sur des instruments de direction et sur ceux servant à l'atterrissage sans visibilité. Ces recherches sont suivies avec un grand intérêt.

M. BLACK: Il y a 14 avions en service?

M. COLYER: Quinze.

M. BLACK: Quinze—6 avions ont été acquis au cours de l'année—5 remplacés.

M. COLYER: Il y a 15 avions en tout; 5 d'entre eux ont remplacé les Electras, et nous avions neuf 14s au commencement de l'année dernière.

M. DONNELLY: Avez-vous ce nombre maintenant?

M. COLYER: Non, monsieur; nous n'en avons que 15 en tout.

M. ROSS: Pourrions-nous obtenir une courte description de ce "modèle amélioré d'appareil de dégivrage des hélices"?

M. COLYER: Le dispositif primitif pour le dégivrage des hélices se composait d'un approvisionnement d'alcool et de glycerine porté dans le compartiment du moteur et appliqué mécaniquement à la pale de l'hélice de manière à se répandre sur la pale, mais ce mode de dégivrage ne donna pas satisfaction. Cette méthode ne donna pas de résultat satisfaisant dans le cas des nouveaux moteurs, l'engrènement de l'hélice étant réduit de 3 à 2. Aussi, nous avons adapté des revêtements en caoutchouc sur le bord d'attaque de l'hélice. Le revêtement a des rainures de différentes longueurs et le liquide se dégage d'un tuyau, suit les rainures, s'écoule sur la pale à différents endroits et se répand ensuite jusqu'au bord d'attaque. Cette méthode est beaucoup plus satisfaisante, mais elle n'est pas encore parfaite.

M. ROSS: C'est une amélioration?

M. COLYER: Oui.

M. BLACK: Je suppose que nous avons ici un état du coût de ces dispositifs; c'est-à-dire, quel est le coût moyen si nous avons 15 de ces avions en service?

M. ENGLISH: Les 15 avions complets, y compris les appareils de radio, coûtent \$2,202,000. Je ferai observer que ce chiffre comprend les moteurs de rechange. Nous comptons 10 moteurs de rechange dans ce chiffre de \$2,202,000. Un avion complet coûte de \$130,000 à \$135,000.

M. BLACK: Y a-t-il un moteur de rechange pour chaque avion?

M. ENGLISH: Non, il y 10 moteurs de rechange pour 15 avions.

M. BLACK: Combien coûtent-ils en moyenne?

M. ENGLISH: Le coût moyen, ou plutôt, le coût total de tous les avions et leurs accessoires s'établit à \$2,202,000; le coût moyen par avion serait de \$130,000 à \$135,000. Il va sans dire que le coût varie de temps en temps. Si vous aviez

acheté un avion il y a un an et vous en achetiez un six mois plus tard, vous constateriez que le coût a augmenté.

M. BLACK: Je suppose que l'avion plus moderne serait un meilleur appareil.

M. ENGLISH: On y apporte constamment des améliorations.

Installations au sol:

Le hangar de l'aéroport de Malton (Toronto), dont la construction avait été commencée à l'automne de 1938, a été terminé en février 1939. Un hangar du même genre a été construit au cours de l'année à l'aéroport de Saint-Hubert (Montréal) et à la fin de l'automne, on a commencé à construire un hangar à Moncton, qui sera, croit-on, terminé au commencement de 1940. On a aussi agrandi le hangar et l'atelier de réparations de Winnipeg.

Dès le début de l'année, la base de réparations à Winnipeg a été en mesure de pourvoir efficacement à l'entretien et à la revision des avions, des moteurs, des hélices, des instruments de navigation et des radios.

Les aérogares de voyageurs ont été améliorées partout; la radio et autres équipements ont été installés à Calgary et à Moncton.

M. JACKMAN: Vous avez inscrit dans votre bilan "Moins dépréciation à date \$634,241.68." Je ne relève rien quant à la dépréciation dans le compte des recettes. Comment constituez-vous votre réserve pour la dépréciation sous la rubrique de l'actif?

M. ENGLISH: Les réserves figurent sous les rubriques des différents comptes généraux. Elles n'apparaissent pas comme un seul article; une partie de la dépréciation s'applique aux avions et une partie à l'installation au sol.

M. JACKMAN: Trouvons-nous ces détails à quelque autre endroit?

M. ENGLISH: Je puis vous donner les chiffres pour les avions.

M. JACKMAN: Je suis quelque peu plus intéressé aux pourcentages.

M. COLYER: Vous êtes intéressé à la période de temps au cours de laquelle nous amortissons notre matériel. Les avions sont amortis en quatre ans—à raison d'un amortissement de vingt-cinq p. 100 par année; les moteurs à l'expiration de quatre mille heures.

M. JACKMAN: Mais vous amortissez les avions en quatre ans indépendamment des moteurs?

M. COLYER: La durée des avions est fixée à quatre ans et celle des moteurs à quatre mille heures de vol.

M. JACKMAN: Vous jugez apparemment cet amortissement plus que suffisant? Vous pensez qu'à la fin de quatre ans votre fuselage, exception faite du moteur, est en assez bon état.

M. COLYER: A la fin de quatre ans, votre avion ne sera plus, je crois, adapté au service transcontinental, mais ce sera encore un bon avion.

M. JACKMAN: Comment se fait-il que le compte des recettes ne comporte pas quelque poste pour la dépréciation parmi les frais d'exploitation?

M. COLYER: C'est une dépense...

M. JACKMAN: Pourquoi ces \$634,000 ne figurent-ils pas au bilan même ou au compte de dépréciation?

M. COOPER: La dépréciation débitée à l'exploitation est incluse dans l'article indiqué à la page 12— "Exploitation et entretien des avions." L'article suivant est "Exploitation et entretien des installations au sol",—et cela comprend la dépréciation des installations au sol.

M. JACKMAN: Le poste serait peut-être mieux défini si l'on disait "Exploitation, dépréciation et entretien des avions"? Vous omettez simplement le mot "dépréciation"?

M. COOPER: Oui. Ce que vous dites ne laisse pas que d'être plausible. Ce poste comprend certainement la dépréciation.

M. JACKMAN: On ne relève nulle part une liste complète des divers pourcentages énumérés?

M. COOPER: Mais nous indiquons à la page 9 du rapport le chiffre de la dépréciation totale débitée à l'exploitation. Le deuxième paragraphe à la page 9 dit:

“Une réserve pour dépréciation a été prévue pour toutes les propriétés qui y sont sujettes. La dépréciation chargée au poste “Frais d'exploitation en 1939” s'élève à \$557,342 et représente environ 20 p. 100 du total des frais d'exploitation.”

Et M. Colyer a indiqué comment on a établi ce chiffre de la dépréciation—quatre années pour les avions et quatre mille heures pour les moteurs.

M. JACKMAN: Du point de vue de l'exploitation, vous êtes parfaitement satisfait que cette dépréciation est suffisante?

M. COLYER: Oui.

M. HARRIS: Monsieur le président, je crois qu'il convient de déposer cette liste; ce n'est pas une longue liste et cela ne comporterait guère d'ennuis.

M. COLYER: Il n'y aurait pas d'objection à déposer l'état.

M. HARRIS: Si le matériel de l'aéronautique se déprécie au rythme de 25 p. 100 par année, nous voudrions le savoir, et si les immeubles se déprécient au taux de 2 ou 5 p. 100, nous voudrions le savoir. Tel que j'entends la situation, le mot “suffisant” ne répond pas aux besoins de ce Comité, monsieur le président.

M. COOPER: Nous allons déposer l'état.

M. JACKMAN: Je ferai observer qu'en plus de la dépréciation vous devriez mentionner la désuétude aussi bien que l'entretien.

M. COOPER: Quand nous parlons de dépréciation nous incluons la désuétude. Cela constitue probablement un facteur plus important que la dépréciation elle-même.

M. COLYER: Vous seriez peut-être intéressés de savoir que notre taux de dépréciation, ou les taux que nous appliquons sont sensiblement les mêmes que ceux qu'emploient les compagnies transcontinentales des Etats-Unis.

M. HARRIS: Je n'ai pas saisi cette observation.

M. COLYER: Nos taux sont les mêmes que les taux des compagnies transcontinentales des Etats-Unis.

M. HARRIS: Comment se comparent-ils à ceux des compagnies privées?

M. COLYER: Où?

M. HARRIS: Comment les taux se comparent-ils?

M. COLYER: Des compagnies privées en quel pays, aux Etats-Unis? Je parle de compagnies privées.

M. HARRIS: Nous n'en avons pas au Canada qui tirent à conséquence. Il vous faut nécessairement comparer vos taux à ceux des Etats-Unis.

M. COLYER: Les compagnies des Etats-Unis dont je parlais sont toutes des compagnies privées.

M. HARRIS: Vos taux sont sur la même base que les leurs?

M. COLYER: Oui, monsieur.

M. JACKMAN: Ne croyez-vous pas qu'il serait préférable si vous aviez dans l'état des revenus un poste distinct pour la dépréciation et la désuétude indépendamment de l'entretien, comme le font les compagnies ordinaires? Je suis certain que les lignes aériennes des Etats-Unis doivent avoir un poste distinct. Cela permet de mieux juger la situation.

M. COOPER: On pourrait le faire, mais nous l'avons indiqué dans le corps du rapport, et, d'après ce dont je me souviens des compagnies des Etats-Unis, notre état des revenus est semblable...

M. HARRIS: Où dans le corps du rapport?

M. COOPER: A la page 9.

M. HARRIS: Il y a seulement le mot "suffisant".

M. BLACK: Monsieur le président, je dis qu'il s'agit de savoir si une dépréciation suffisante a été fixée et si on a retiré une certaine somme de l'exploitation pour la verser dans un fonds spécial à titre d'amortissement, ou un fonds spécial pour dépréciation? L'a-t-on fait?

M. COOPER: Non, et nous ne convenons pas que c'est une bonne ligne de conduite. L'argent que nous prenons à même l'exploitation pour dépréciation est remis dans la compagnie sous forme de capital, et cela permet de parer à la nécessité de procurer de nouveaux capitaux. Trans-Canada doit payer 5 p. 100 sur son capital-actions, et nous ne pourrions pas distraire une somme et la placer de manière à ce qu'elle donne un rendement de 5 p. 100.

M. JACKMAN: Je suis d'accord avec vous sur ce point.

Le PRÉSIDENT: Aéroports.

M. ENGLISH (il lit):

AÉROPORTS

Les terrains d'atterrissage et autres installations existant dans les aéroports possédés par les municipalités ou le ministère des Transports et utilisés par la compagnie, ont été très améliorés au cours de l'année. Lorsque nécessaire, des pistes supplémentaires ont été construites, celles qui existaient ont été allongées et l'éclairage perfectionné. Des améliorations ont aussi été apportées aux terrains secondaires et de secours entretenus et exploités par le ministère des Transports.

Le service des radiophares fourni par le ministère des Transports fonctionne maintenant dans toutes les stations sur les lignes de la Compagnie de Moncton à Vancouver, ainsi qu'aux terrains secondaires ou distants de 100 milles. Ce service a accusé une amélioration constante au cours de l'année et fonctionne maintenant très efficacement. Les postes de guidage perfectionnés ont été substitués à ceux existant à Carmi et Crescent Valley dans le secteur des montagnes. On a aussi installé un poste à haute fréquence à Maple Ridge, C.B., point approximatif où les avions allant vers l'ouest commencent leur descente après la traversée des montagnes. Ces postes ont grandement facilité l'exploitation. De nouveaux phares ont été installés à Mégantic, Qué., Blissville, N.-B., et Moncton, N.B., sur la route Montréal-Moncton; et à Sterling, Ont., (environ 20 milles au nord de Trenton) sur la route directe entre Ottawa et Toronto. Les trois premiers phares ont fonctionné à la fin de l'automne et celui de Sterling à la fin de l'année. L'usage de ce dernier a réduit la distance entre Ottawa et Toronto de 48 milles et la durée du parcours de 15 minutes. On construit en ce moment des phares à London, Ont., et à Windsor, Ont., en prévision du service Toronto-Windsor. Un radiophare installé par les Etats-Unis à Millinocket, Maine, a été terminé à la fin de janvier 1940. Désormais la route Montréal-Moncton est complètement couverte par radio.

Le service météorologique du ministère des Transports a été étendu et le personnel augmenté pour faire face aux exigences grandissantes de l'exploitation et du trafic.

A la suite d'arrangements conclus entre le ministère des Transports et les autorités municipales, les bureaux ont été construits aux aéroports de Malton et de Regina.

M. BLACK: Le service des radiophares représente une mise de fonds totale de combien? J'ignore quelle est votre unité, mais quel est le coût unitaire approximatif entre les différents endroits?

M. EDWARDS: Le coût moyen est d'à peu près \$50,000, et il y en a environ quarante par tout le pays, de Halifax à Vancouver. Ils vont de Halifax jusqu'à Victoria. Le dernier est à Victoria.

M. BLACK: Alors, les fonds engagés se chiffrent à \$2,000,000 environ?

M. EDWARDS: A \$2,000,000 en chiffres ronds.

M. JACKMAN: J'ignore si ma question est de mise ici ou non, mais le corps des signaleurs, faisant partie de l'armée permanente, maintient divers bureaux donnant les prévisions atmosphériques. Je ne sais pas si vous les appelez des bureaux météorologiques ou non. Je me demandais si ces deux organismes collaboraient.

M. EDWARDS: Les services fournis par le corps des signaux—ces quelques stations sur le fleuve Mackenzie—sont subventionnés par le ministère des Transports.

M. JACKMAN: Ainsi, ils collaborent dans toute la mesure possible.

M. EDWARDS: Entièrement.

M. LOCKHART: J'en conclus que plus d'un million et demi de dollars ont été avancés aux aéroports municipaux—quel taux d'intérêt touche-t-on sur ces prêts?

M. EDWARDS: Il n'y a pas d'intérêt du tout.

M. LOCKHART: C'est là que nous obtenons une partie du surplus possible.

M. EDWARDS: Non, cela n'a rien à voir aux lignes aériennes Trans-Canada.

M. LOCKHART: C'est un don.

M. EDWARDS: Cette somme constitue aussi une subvention.

M. ROSS: Vous dites dans le rapport: "On construit en ce moment des phares à London, Ont., et à Windsor, Ont., en prévision du service Toronto-Windsor", L'aéroport qui m'intéresse surtout est celui de London dans mon comté. J'aimerais avoir quelques détails sur le type d'avions qu'on va utiliser entre Windsor et Toronto et sur l'horaire des vols. Le rapport dit que l'inauguration de ce service aurait lieu le 1er juillet, mais on vient de me dire qu'elle va être retardée jusqu'au 1er août. J'aimerais obtenir quelques renseignements sur le type d'avions et l'horaire des vols projetés entre Windsor et Toronto.

M. COLYER: On va utiliser pour ce service les avions actuels Lockheed 14. Bien que les horaires n'aient pas été encore définitivement établis, on s'attend à ce qu'il y ait deux trajets aller et retour quotidiens entre Toronto et Windsor, avec correspondances, espérons-nous, avec Chicago et Toronto pour Ottawa, Montréal et peut-être les provinces Maritimes.

M. LOCKHART: Pour faire suite au point que j'ai soulevé il y a un instant, le ministère des Transports a une très forte mise de fonds dans les aéroports; je crois qu'elle s'élève à presque \$5,000,000 en tout.

M. EDWARDS: Elle est plus considérable.

M. LOCKHART: Cette somme a-t-elle été dissipée?

M. EDWARDS: Ah! non. Un service aérien ne serait pas possible au Canada...

M. LOCKHART: Mais personne ne contribue à son maintien.

M. EDWARDS: Les recettes ne sont pas très fortes, mais quiconque atterrit à un aéroport paie pour le privilège. Si vous deviez voler de Halifax à Vancouver il vous faudrait un champ d'atterrissage à chaque cent milles.

M. LOCKHART: Existe-t-il une annexe montrant d'où provient ce déficit?

M. EDWARDS: Dans les frais d'exploitation?

M. LOCKHART: Oui.

M. EDWARDS: Lorsque nous aborderons les crédits du ministère des Transports vous aurez ces renseignements.

M. ENGLISH:

Personnel

Au 31 décembre 1939, le personnel comptait 497 personnes en augmentation de 165 au cours de l'année. Il se répartit ainsi:

Administrateurs, conseillers techniques et directeurs..	12
Commandants et seconds..	54
Hôtesse..	28
Entretien et réparations..	233
Communications..	81
Stations, commis et autres..	89
	<hr/>
	497

L'organisation s'est développée systématiquement au cours de l'année, à mesure que progressait l'exploitation. De hautes qualités physiques et morales ont continué à être exigées du personnel, et le recrutement dans ces conditions n'a pas, jusqu'à présent, fait de difficultés.

L'entraînement des pilotes s'est poursuivi aussi vite que le permettait le matériel volant. Au cours de l'année, quelque 2,096 heures de vol d'entraînement ont été effectuées et 21 candidats sont entrés en fonction après avoir passé leurs épreuves avec succès. Afin de pourvoir aux exigences futures de l'exploitation et de s'assurer une petite réserve du personnel entraîné, un certain nombre de pilotes sont actuellement à l'entraînement. Des voyages de jour au-dessus des Prairies sont aussi effectués pour le perfectionnement de futurs commandants de bord.

Le 1er septembre dernier, monsieur P. G. Johnson a demandé d'être relevé de ses fonctions de vice-président, directeur de l'exploitation. Connaissant les raisons personnelles qui motivaient cette demande, le Conseil s'y est rendu à regret. Toutefois, M. Johnson a consenti à consacrer une partie de son temps aux affaires de la compagnie et à accepter le poste de conseiller. Monsieur D. B. Colyer, ancien conseiller technique en chef, a été nommé vice-président, directeur de l'exploitation.

M. LOCKHART: Le rapport de l'Auditeur général donne-t-il les détails des traitements du personnel de ce service, ou s'il s'agit d'une compagnie comme les chemins de fer?

M. EDWARDS: Oui, elle est comme les chemins de fer.

M. LOCKHART: Alors, il est impossible d'obtenir de renseignements.

Le PRÉSIDENT: Oui. Que demandez-vous?

M. LOCKHART: Je dis qu'il est impossible d'obtenir des données pour des comparaisons quant aux frais d'autres lignes aériennes, aux Etats-Unis, par exemple.

Le PRÉSIDENT: Si vous demandez des renseignements qu'on ne peut vous fournir, on vous les obtiendra. Dois-je comprendre que vous voulez comparer les frais?

M. LOCKHART: Je voulais comparer les frais de traitements des administrateurs et des conseillers techniques de cette ligne. Je demande si je pourrais obtenir ces données afin de faire cette comparaison?

M. HUNGERFORD: Je ne vois pas comment nous pourrions les obtenir.

M. LOCKHART: Ce n'est pas à vous que je les demande. Ces données sont-elles disponibles concernant les Lignes aériennes Trans-Canada?

M. HUNGERFORD: Veuillez préciser.

M. LOCKHART: J'entends les traitements de tous les différents administrateurs, conseillers techniques des Lignes aériennes Trans-Canada.

Le PRÉSIDENT: Par comparaison avec les autres services aériens.

M. HUNGERFORD: Quels autres?

M. LOCKHART: Je ne demande à personne d'établir de comparaison, mais puis-je connaître les traitements des conseillers techniques, des administrateurs, des hôtes, etc., des Lignes aériennes Trans-Canada?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. HUNGERFORD: Oui.

M. LOCKHART: Je puis obtenir ces renseignements. Sinon, où pourrais-je les trouver?

M. HUNGERFORD: Dans les livres de la compagnie, mais on n'a pas eu pour habitude de révéler les traitements des administrateurs, etc. On ne l'a jamais fait auparavant.

M. GRAY: Pourquoi?

M. HUNGERFORD: Parce que notre compagnie se rapproche le plus possible d'une entreprise privée et que ces renseignements seraient communiqués au public.

M. GRAY: On a divulgué le traitement de sir Henry Thorton et tout ce qui le concernait. Ces renseignements sont certainement disponibles si le Comité le veut.

M. HUNGERFORD: Oui, le Comité peut ordonner ce qu'il veut.

M. ROSS: A propos du personnel, le rapport renferme un certain nombre de points encourageants, mais je crois que l'un de ceux qui l'est le plus est à la page 4, au dernier paragraphe.

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous attendre que nous y venions?

M. ROSS: Dans l'ensemble les conditions d'exploitation ont été très satisfaisantes. Il n'y a pas eu d'accidents aux passagers ni au personnel. Je crois, monsieur le président, que le président, M. Hungerford, et le vice-président directeur de l'exploitation, M. Colyer, méritent certainement que le Comité leur exprime sa vive reconnaissance et ses félicitations de leur excellent rapport.

M. HARRIS: Grâce à la Providence et au beau temps.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lockhart, dois-je comprendre que vous voulez certains renseignements?

M. LOCKHART: Je vous demande de faire en sorte de me les obtenir.

Le PRÉSIDENT: Si le Comité en exprime le désir, je suppose que vous devriez préciser ceux que vous voulez.

M. LOCKHART: J'aimerais obtenir moi-même ces renseignements. J'ignore si le Comité pense comme moi là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Alors, nous donnerez-vous une idée de ceux que vous voulez?

M. HARRIS: Il est dangereux d'établir un précédent. Nous pourrions évacuer cette salle dans quelques instants et obtenir tous les renseignements que nous voudrions. Ce principe a été établi lors de l'institution du Comité. J'ai eu le privilège d'appartenir au Comité en 1923 ou 1924 et nous avons alors établi le principe que les traitements des administrateurs et des employés des chemins de fer pouvaient être communiqués à ses membres. En agissant ainsi, nous avons chacun assumé la responsabilité. Vous pouvez consulter le compte rendu et constater qu'il en a été ainsi.

Le PRÉSIDENT: Ce souhait revêt-il la forme d'une motion, parce que si oui, il va donner lieu à un vote et nous agirons immédiatement?

M. LOCKHART: Je fais cette motion.

Le PRÉSIDENT: Si c'est une motion, il faut qu'elle soit appuyée, que nous prenions le vote et alors nous saurons où nous en serons.

M. LOCKHART: Je propose que les traitements des administrateurs et autres détails soient fournis au Comité et que s'il le faut, nous fassions sortir le public de la salle.

M. HARRIS: J'appuie la proposition.

M. DONNELLY: Voulez-vous que ces renseignements soient imprimés?

M. LOCKHART: Je veux qu'ils soient communiqués aux membres du Comité.

M. DONNELLY: Ils nous sont fournis au Comité.

M. LOCKHART: Je veux qu'ils soient disponibles pour les membres du Comité.

M. DONNELLY: Je veux dire que nous pouvons nous réunir dans cette salle à huis clos, sans sténographe et que le témoin pourra nous fournir ce que nous voulons, mais si vous voulez que ces données soient imprimées au compte rendu c'est différent.

M. LOCKHART: Cela m'est égal.

M. DONNELLY: C'est ce que je veux savoir. Voulez-vous que les chiffres des traitements soient imprimés au compte rendu ou les voulez-vous en particulier?

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous un rapport écrit ou un rapport verbal?

M. GRAY: Je crois que M. Lockhart se contenterait d'un rapport verbal.

M. LOCKHART: Oui.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous avez entendu la motion; quels sont ceux qui sont en faveur?

(Adopté).

(Le Comité siège à huis clos à partir de 9 h. 30).

Le Comité reprend la séance publique à 9 h. 40.

M. LOCKHART: On laisse entendre que nous aurons un surplus en 1940 à certaines conditions et je crois, monsieur le président, que nous avons le droit de savoir ce qu'a fait le National-Canadien en vue de développer le service.

Le PRÉSIDENT: Cela a été décidé. Nous obtenons actuellement ces données. Veuillez commencer, monsieur Cooper.

M. COOPER: Service médical \$5,000; publicité, \$6,000; matériel et achats, \$6,000 et exploitation, \$4,320. (Dans la séance à huis clos M. Cooper avait donné les chiffres suivants en sus; comptabilité, \$4,800; trésorerie, \$600; service des assurances, \$300; contentieux, \$6,000).

M. LOCKHART: Quel était le dernier?

M. COOPER: Le service de l'exploitation.

M. BLACK: Ces chiffres sont pour des périodes annuelles.

M. COOPER: Oui. Le total est de \$33,020 par année et je voudrais clairement établir qu'il ne s'agit pas de traitements des employés.

Le PRÉSIDENT: Non?

M. COOPER: Non. C'est l'estimation des frais pour le National-Canadien du travail exécuté pour les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. JACKMAN: Est-ce que cette estimation de \$33,020 ne figure pas aux frais d'exploitation?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: En d'autres termes, le chemin de fer ne contribue rien à ce service donc vous fixez le chiffre arbitraire pour des mois ou des années et qu'il ne paie pas?

M. COOPER: Pas du tout.

M. JACKMAN: Vous êtes d'avis que les Lignes aériennes Trans-Canada se suffisent?

M. COOPER: Tout à fait. Ce débit est destiné à compenser suffisamment le National-Canadien de ce qu'il accomplit pour ces lignes.

M. JACKMAN: Bref, vous n'avez connaissance d'aucun frais à la charge de la compagnie du chemin de fer pour services rendus aux Lignes aériennes Trans-Canada qui ne soit débité à cette dernière.

M. COOPER: Outre la surveillance générale du président, par exemple—nous ne touchons rien du fait que M. Hungerford exerce une surveillance générale sur les affaires de ces Lignes—il n'y a rien à payer de ce fait, mais chaque fois que le National-Canadien encourt des dépenses directes elles sont débitées à Trans-Canada.

M. GRAY: Veuillez encore élucider cela: il n'y a pas de duplication de traitements ou de frais par le National-Canadien?

M. HUNGERFORD: Aucun employé du National-Canadien ne reçoit de supplément pour le travail exécuté pour les Lignes aériennes Trans-Canada, ou pour toute autre filiale.

M. JACKMAN: Il s'agit là entièrement de frais généraux que vous débitez à chaque service et qui figurent aux frais d'exploitation.

M. COOPER: Oui.

M. BERCOVITCH: Il ne s'agit pas là de rémunération. Le National-Canadien reçoit une indemnité pour les services rendus aux Lignes aériennes Trans-Canada.

M. HUNGERFORD: C'est précisément cela.

M. HARRIS: Le secrétaire, le trésorier, le contrôleur et l'avocat ne touchent rien. N'y a-t-il pas d'autres dépenses que celles énumérées par la personne qui vient de prendre son siège, pour M. Hobbs, secrétaire et trésorier; aucun frais débité à l'exploitation des lignes aériennes Trans-Canada pour les services de ces messieurs?

M. COLYER: Non, monsieur.

M. ENGLISH: Trans-Canada acquitte en entier les frais de transport au tarif fixé pour tout transport par rail, tous les frais de messageries et tous les frais de télégraphe. Il n'y a pas...

M. HARRIS: Je parle des personnes dont le nom apparaît à la première page. L'unique membre de ce groupe touchant une rémunération est le vice-président chargé de l'exploitation; est-ce exact?

Le PRÉSIDENT: Et son adjoint.

M. HARRIS: Monsieur le président, je désirerais déclarer que les administrateurs désignés par les actionnaires ne touchent aucune rétribution; que ceux désignés par le gouverneur en conseil ne sont pas non plus rémunérés; de même pour les fonctionnaires, hors les deux dont on a donné les noms, ainsi que l'avocat. Quant aux administrateurs, ces derniers touchent-ils des honoraires à ce titre?

M. HUNGERFORD: Non.

M. HARRIS: Trans-Canada les indemnise-t-il de quelque façon de leurs dépenses?

M. HUNGERFORD: J'ignore si on les indemnise ou non de leurs dépenses.

M. COOPER: Je ne crois pas qu'il y ait eu des dépenses pour Trans-Canada.

M. GRAY: Touchent-ils quelque chose de la part des Chemins de fer Nationaux-Canadiens?

M. COOPER: Oui, pour ce qui a trait à notre compagnie.

M. GRAY: Tout dépend, n'est-ce pas, du compte auquel vous portez ces dépenses?

M. COOPER: Je ne sache pas que ni l'une ni l'autre de ces personnes ait eu à voyager pour le compte de Trans-Canada, mais je sais avec certitude qu'elles ne nous ont présenté aucune note.

M. LOCKHART: Comment fonctionne le bureau des Lignes aériennes Trans-Canada? De quelle façon s'expédie le courrier? Les Chemins de fer Nationaux-Canadiens s'en chargent-ils?

M. COLYER: Nous mettons des timbres-poste sur notre courrier à destination du dehors; quant à notre propre courrier intérieur, nous le transportons dans nos avions sans timbres.

M. LOCKHART: Tout le courrier destiné à l'extérieur est affranchi comme le fait le public?

M. COLYER: Oui.

M. LOCKHART: Les chemins de fer Nationaux du Canada ne s'en occupent pas?

M. COLYER: Je parle pour le compte de Trans-Canada. Trans-Canada n'envoie pas de lettres en franchise. Nous n'avons pas de franchise.

M. GRAY: La maison Touche & Company fait-elle la vérification des comptes de Trans-Canada? C'est une vérification continue?

M. COLYER: Oui.

M. GRAY: Par Touche & Company?

M. COLYER: Oui.

M. JACKMAN: L'administration de Trans-Canada n'est pas tout à fait la même que celle des chemins de fer. Les administrateurs servent-ils pour l'honneur qu'ils y trouvent? Parlons de ceux nommés par le gouverneur en conseil, MM. Edwards, Wilson et Herring. Ces personnes touchent-elles une rémunération?

M. HUNGERFORD: Non, monsieur. Je dirai pour votre gouverne que l'Etat désigne trois des administrateurs; les autres sont en même temps administrateurs des chemins de fer Nationaux du Canada. Je désirerais ajouter, pour expliquer la situation, qu'à la création de cet organisme il fut évident qu'il allait nous falloir un service d'achats, un service de magasins, un contentieux, etc.; or, nous avons décidé que nous pouvions coordonner tous ces services avec les divers services des chemins de fer et faire ainsi le travail à bien meilleur compte qu'en établissant des services identiques pour Trans-Canada. Voilà pourquoi nous avons effectué cette coordination.

M. McCULLOCH: Et vous comptiez éviter probablement les deux tiers des dépenses.

M. HUNGERFORD: Oui; facilement, je crois.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, en avez-vous fini avec cette partie? Si oui, nous allons continuer jusqu'à 11 heures.

M. HARRIS: Nous n'en sommes encore qu'aux administrateurs. Combien compte-t-on d'autres membres du bureau d'administration, de techniciens sur ces douze, monsieur le président, douze membres du bureau d'administration, techniciens et fonctionnaires de l'exploitation? Serait-il possible d'obtenir la liste de ces douze personnes et le chiffre de leur rémunération?

M. COLYER: Je puis vous renseigner sur leur rémunération, sur les noms des personnes dans la compagnie et leur traitement. Le surintendant général à Winnipeg est M. Larsen.

Le PRÉSIDENT: Nous avons décidé de laisser de côté les traitements.

(A ce moment des délibérations, M. Colyer fournit les noms des fonctionnaires et leur rémunération.)

M. LOCKHART: Vous avez, j'imagine, comparé la rémunération à celle de quelques-unes des compagnies américaines?

M. COLYER: Notre barème s'en rapproche tout en étant probablement moins élevé.

M. LOCKHART: Votre organisation générale s'en rapproche beaucoup?

M. COLYER: Les renseignements que je vous ai fournis couvrent, en général, je crois, toutes les catégories d'employés. Nous avons des concierges, etc.

M. BLACK: En quoi consiste l'équipage d'un aéroplane?

M. COLYER: Le commandant, le second et l'hôtesse.

M. BLACK: Combien y a-t-il d'équipages pour les quinze aéroplanes?

M. COLYER: Nous comptons présentement 37 commandants, 43 seconds et pour les hôtesse, à moins qu'une d'elles se soit mariée ces jours-ci, nous en avons 44.

M. JACKMAN: Existe-t-il des unions dans le personnel de Trans-Canada?

M. COLYER: Il existe actuellement une union de pilotes appelée, je crois, Association des Pilotes des Lignes aériennes Trans-Canada. C'est plutôt une association qu'une union. Elle n'est toutefois affiliée à aucune union ouvrière, que je sache.

M. BLACK: Elle ne se relie à aucune union américaine?

M. COLYER: Je ne le crois pas. Je n'en suis pas absolument certain, car je n'ai rien à y voir.

M. BLACK: Vous n'avez eu aucun ennui à ce sujet, aucune demande d'augmentation de salaires?

M. COLYER: Non.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je désirerais m'assurer si vous désirez que les salaires et les renseignements qu'on vient de donner n'entrent pas au dossier.

M. HARRIS: Nous ne désirons y faire entrer que ce qui a trait à la proportion entre l'argent versé ou payé par les lignes de Trans-Canada ou par les chemins de fer Nationaux-Canadiens pour le compte de Trans-Canada.

Le PRÉSIDENT: Cela seulement entrera au dossier.

M. HARRIS: Entrera au dossier.

Le PRÉSIDENT: Le reste n'y paraîtra pas.

M. GRAY: L'interrogatoire du témoin est-il terminé?

Le PRÉSIDENT: Nous en avons à peu près fini pour ce soir.

M. GRAY: Je désirerais dire un mot avant de nous séparer. Il serait peut-être opportun d'en finir ce soir avec Trans-Canada.

M. HARRIS: Nous n'en sommes pas encore là. Notre programme consistait à parcourir d'abord tout le rapport pour le reprendre ensuite article par article et poser d'autres questions.

Le PRÉSIDENT: Parfait. Nous en étions, je crois, "Aéroports".

M. HARRIS: Je demande la parole sur un point de règlement; nous siégeons présentement en séance plus ou moins secrète, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Oui, jusqu'à il y a un moment.

M. HARRIS: Personne n'est entré depuis. Je désire dire quelques mots avant la fin de cette séance. Vous avez un vice-président à la tête de l'exploitation. Vous avez aussi son adjoint et les dépenses. Tout cela coûte de l'argent. Puis vous avez un avocat. Le rapport entre le chiffre de ces frais généraux et le volumé d'affaires, c'est-à-dire le revenu, quant on tient compte des \$1,600,000 versés au ministère des Postes, est hors de toute proportion—je suis aise que le ministre vienne d'entrer, car je désire répéter cette déclaration devant le ministre même. Monsieur le président, il y a M. Colyer dont le traitement a été dévoilé ici ce soir, et son adjoint.

Le PRÉSIDENT: En effet.

M. HARRIS: Enfin vous avez retenu les services d'un avocat. Prenez votre état des revenus. Les frais d'envoi du courrier, n'importe quel membre du comité exécutif peut les percevoir. Il s'agit seulement de \$1,632,873; et tout est préparé à l'avance. C'est une tâche facile pour un comité exécutif de faire rentrer cette somme au trésor. Prenons maintenant les recettes totales de l'entreprise. Elles sont, comme je comprends la chose, de \$2,300,000 moins

\$1,632,000. Il faut réellement s'occuper attentivement d'un revenu annuel de \$750,000. Il faut ne pas être distrait pour administrer une entreprise de lignes aériennes très technique et compliquée. Mais en tenant compte de tout ce qui entre dans l'organisation de cette entreprise, monsieur le président, la proportion ne me semble pas juste; et puis, je me demande pourquoi nous avons à payer les services d'un avocat qui habite probablement un autre pays que le Canada. J'ignore si c'est ou non le cas, mais du moins cet avocat ne s'intéresse pas principalement aux affaires des Lignes aériennes Trans-Canada; cela, c'est la vérité. A mon avis, on devrait songer à maintenir ce personnel dans une proportion relativement correspondante au chiffre d'affaires de l'entreprise; or, ce n'est pas le cas si l'on considère le bilan qu'on nous soumet ici.

L'hon. M. HOWE: Monsieur le président, ces commentaires me sont personnellement adressés, je désire expliquer la situation. Je suis en mesure de déclarer que, trop gros traitements ou non, les mesures que nous avons prises nous ont permis de mettre sur pied une ligne aérienne peut-être en moins de temps qu'on a pu le faire ici ou dans n'importe quel autre pays. Nous avons réussi à l'exploiter continuellement depuis ses débuts sans aucun accident sérieux et sans perte d'un seul voyageur. Je ne crois pas qu'aucune ligne aérienne dans aucun autre pays puisse se vanter d'en avoir fait de même. Notre rendement d'exploitation est le meilleur de tout le continent. Nous avons établi un record de quelque 98.2 p. 100 de vols réglementaires menés à bonne fin, alors que la moyenne chez nos voisins du sud est d'environ 95 p. 100. La raison de ce succès au pays—nous ne faisons pas de miracles—est que nous nous sommes mis à l'œuvre et obtenu les services du meilleur personnel du continent. Nous l'avons rétribué au tarif courant aérien et pas davantage. Nous n'avons pas payé de salaires exorbitants. Nos employés pourraient facilement, je crois, toucher ailleurs le salaire que nous leur payons. En réalité, je puis dire que l'unique embarras que nous ayons rencontré a été de les garder à notre service, et ceci, je le dis en présence de l'un d'entre eux. Je crois qu'ils démissionneraient tous volontiers demain s'ils avaient le moindre doute de ne faire un bon travail chez nous.

Quant à la situation financière de la compagnie, le grand souci est d'entretenir les avions en bon état de fonctionnement; or, il faut une masse de renseignements techniques pour y arriver. M. Colyer me demande depuis un an de lui adjoindre un successeur qu'il pourrait former. A parler franc, je n'ai pu réussir à lui recommander une seule personne qui, à mon avis, puisse apprendre en peu de temps à le remplacer. Je l'ai prié de chercher quelqu'un dans les rangs mêmes de notre personnel, et je sais qu'il s'y emploie. Pour ma part j'espère sincèrement pouvoir conserver M. Colyer au salaire que nous savons ou, s'il fallait le rémunérer davantage, je veux croire que nous réussirons à le garder chez nous jusqu'au jour où nous aurons formé à même notre personnel un successeur capable de diriger le service aussi bien que lui. L'exploitation d'un service de transport aérien diffère de toute autre entreprise où un directeur de deuxième ordre suffirait. En effet, une direction de deuxième ordre peut avoir comme conséquence la chute d'un aéroplane rempli de voyageurs ou quelque chose de ce genre. Si nous pouvons éviter cela, comme nous y sommes parvenus jusqu'à présent, je ne serai jamais disposé à trouver trop élevés les salaires qui nous permettent d'y arriver.

M. HARRIS: Il serait peut-être intéressant de faire remarquer qu'avant l'entrée du ministre nous avons déjà enregistré nos félicitations au procès-verbal, en même temps que nos actions de grâces. Le ministre, s'il avait été présent, n'aurait pas eu à faire cette observation.

M. GRAY: Pouvons-nous ajourner, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on en finir tout de suite?

M. GRAY: Je propose l'ajournement. Nous avons eu trois séances aujourd'hui. Cela devrait suffire. Impossible de terminer ce soir.

Le PRÉSIDENT: Avant de nous séparer, convenons de la date de notre prochaine réunion. Sera-ce demain à onze heures?

M. GRAY: Mardi.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que mardi plaise à tout le monde. Cependant, c'est au Comité à en décider. Je désirerais que le Comité se remît au travail aussitôt que possible pour en finir.

M. GRAY: Il est arrivé à ce Comité de siéger des semaines.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai; mais la situation est différente.

M. GRAY: Nous avons énormément avancé notre tâche aujourd'hui. Nous avons sûrement le droit de prendre le temps de nous familiariser avec le rapport. Je propose donc l'ajournement à mardi prochain, onze heures.

M. BLACK: J'appuie la proposition.

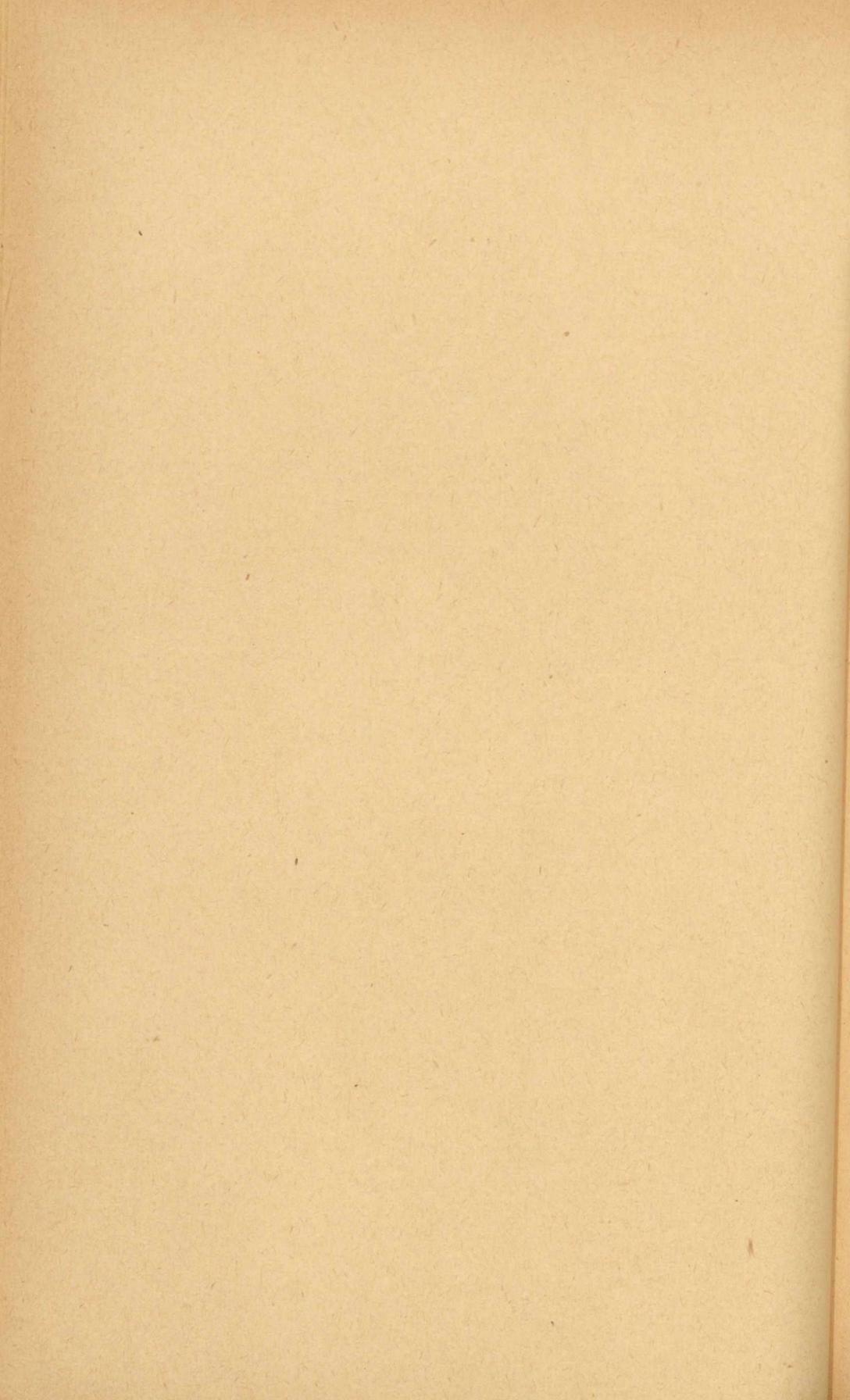
Le PRÉSIDENT: Vous appuyez la proposition?

M. BLACK: Oui.

M. GRAY: Le vote.

Le PRÉSIDENT: Parfait, messieurs. On propose l'ajournement du Comité à mardi prochain, onze heures. Tout le monde est d'accord? Y a-t-il divergence? Je déclare la motion adoptée.

A 10 h. 10 du soir le Comité s'ajourne au mardi 9 juillet, à onze heures.



SESSION DE 1940
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

SÉANCE DU MARDI 9 JUILLET 1940

TÉMOINS:

- M. S. J. Hungerford, président des chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. T. H. Cooper, contrôleur des chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. W. M. Armstrong, chef adjoint des recherches et de l'expansion aux chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. O. A. Matthews, vérificateur, de la maison George Touche & Co.
- M. D. B. Colyer, vice-président des Lignes aériennes Trans-Canada.
- M. W. F. English, adjoint du vice-président des Lignes aériennes Trans-Canada.
- M. G. Herring, surintendant en chef des services aériens et terrestres au ministère des Postes.

PROCÈS-VERBAL

Onze heures du matin,

le 9 juillet 1940.

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. J. P. Howden.

Membres présents: MM. Bercovitch, Black (*Cumberland*), Donnelly, Dubuc, Emmerson, Gray, Hansell, Hanson (*Skeena*), Harris (*Danforth*), Howden, Howe, Jackman, MacInnis, McCulloch et Sissons—15.

Sont aussi présents: M. S. J. Hungerford, président des chemins de fer Nationaux du Canada; M. R. C. Vaughan, vice-président des chemins de fer Nationaux du Canada; M. T. H. Cooper, contrôleur des chemins de fer Nationaux du Canada; M. W. M. Armstrong, adjoint au chef des recherches et de l'extension; le colonel V. I. Smart, sous-ministre des Transports; M. A. V. Franklin, vérificateur des chemins de fer au ministère des Transports; M. O. A. Matthews, représentant de la maison George A. Touche & Co.; M. D. B. Colyer, vice-président des Lignes aériennes Trans-Canada; M. W. F. English, adjoint du vice-président des Lignes aériennes Trans-Canada; M. G. Herring, surintendant en chef des services aériens et terrestres au ministère des Postes.

Les renseignements demandés aux séances antérieures sur les élévateurs, le charbon, les pensions, les hôtels et la recette par unité de transport par mille sont déposés par les fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada.

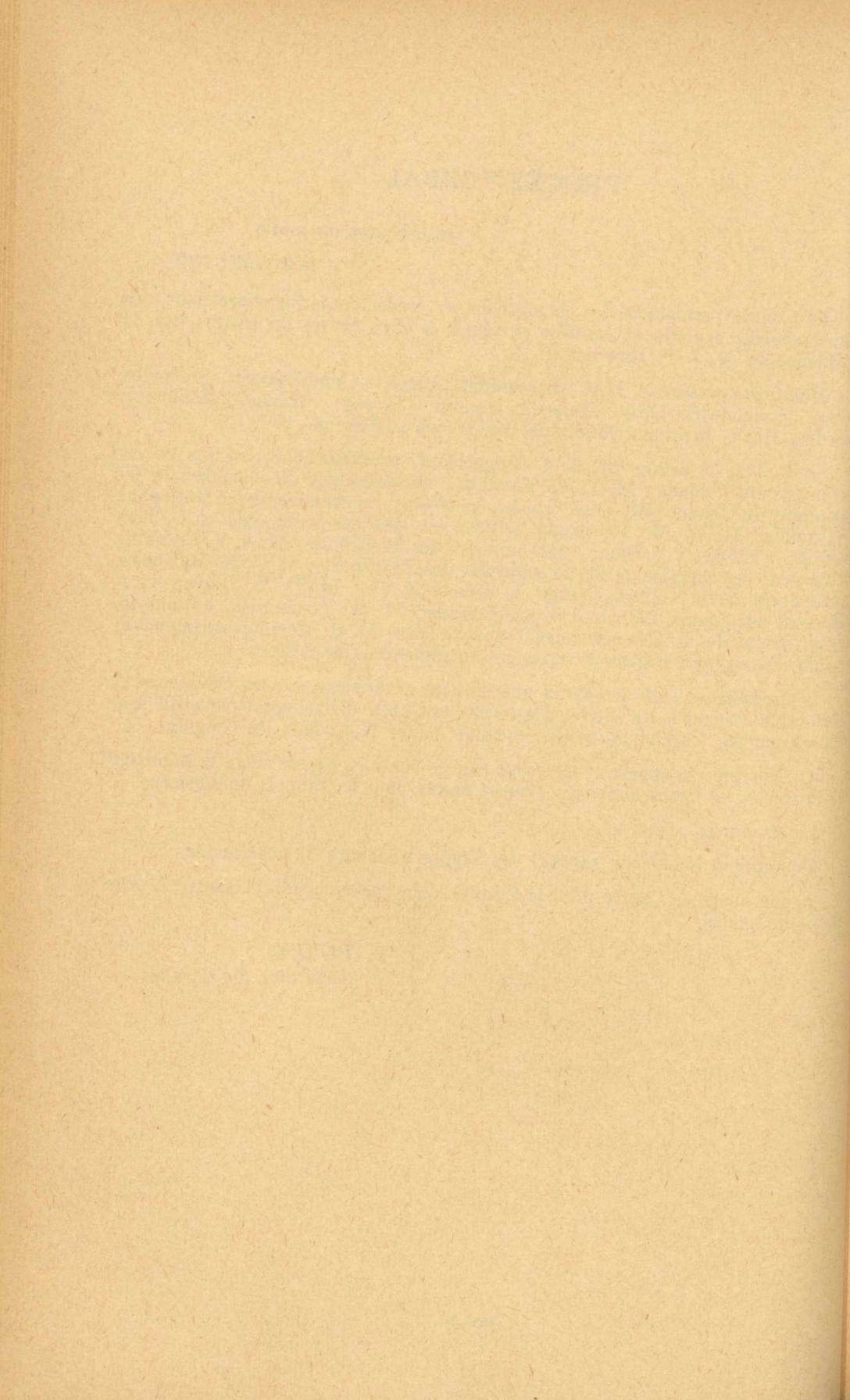
M. Herring est appelé et interrogé sur les contrats passés entre le ministère des Postes et les lignes aériennes Trans-Canada pour le transport de dépêches.

Le témoin se retire.

On reprend l'étude du rapport des Lignes aériennes Trans-Canada.

A une heure de l'après-midi le Comité s'ajourne au jeudi 11 juillet, à onze heures du matin.

J. P. DOYLE,
Secrétaire du Comité.



TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES, SALLE 277,

Le 9 juillet 1940.

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 la séance est ouverte. Nous avons quorum, je crois, et avons toujours une grosse somme d'ouvrage à abattre. Avec l'assentiment du Comité, nous allons procéder. On a posé, à la dernière séance du Comité, nombre de questions auxquelles les fonctionnaires du chemin de fer apportent la réponse. Avec l'agrément du Comité nous allons entendre ces réponses. Si personne n'y met opposition, nous allons procéder en ce sens.

M. HUNGERFORD: Est-on disposé à entendre M. Armstrong lire les questions et les réponses?

Le PRÉSIDENT: Oui. M. Armstrong va lire les questions et les réponses.

M. ARMSTRONG: M. Donnelly a posé une question sur l'entreposage des grains aux élévateurs exploités par le N.-C. Voici la réponse:

Le tarif CR-200 du N.-C. vise l'entreposage et autres droits sur les grains à Saint-Jean, N.-B., et aux élévateurs Tiffin n° 2, en Ontario. Ces deux élévateurs sont les seuls qu'exploitent les chemins de fer Nationaux au Canada. Le tarif des taxes en vigueur est identique à celui d'autres élévateurs de même nature au Canada; il est soumis à l'approbation de la Commission des grains qui fixe le tarif maximum. Tout le grain actuellement entreposé à ces deux élévateurs acquitte les droits d'entreposage désignés au tarif CR-200 du N.-C.

M. DONNELLY: Qui administre l'élévateur à Halifax?

M. ARMSTRONG: Il est la propriété de l'Etat.

Le PRÉSIDENT: Est-il nécessaire de prolonger la discussion sur ce sujet avant de passer à autre chose?

M. DONNELLY: Vous y exigez le maximum des droits?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. DONNELLY: Celui imposé par la Commission des grains?

M. ARMSTRONG: Oui. Il y a un tarif.

M. DONNELLY: Je sais qu'il y a un tarif. La Commission des grains établit les droits payables par le National-Canadien. Tout naturellement vous avez imposé des droits moins élevés à ces élévateurs. Je me demande s'il existe une convention à l'effet d'exiger moins que le maximum établi par la Commission des grains.

M. ARMSTRONG: Tout le grain entreposé doit acquitter le tarif approuvé par la Commission des grains.

M. Hansell a fait une question sur le volume approximatif de charbon commandé un peu partout au pays, le charbon américain compris. Voici la réponse:

Charbon reçu pour consommation canadienne en

1939—	Quantité
Est du Canada	1,645,201 tonnes
Ouest du Canada	1,274,546 "
	<hr/>
Volume global de charbon canadien	2,919,747 "
Américain	1,046,659 "

M. DONNELLY: En quelle année?

M. ARMSTRONG: 1939.

M. DONNELLY: Ce chiffre est-il supérieur ou inférieur à celui de 1938? Quel est le rapport entre les deux années?

M. ARMSTRONG: M. Vaughan déclare qu'il y avait un peu plus de charbon canadien en 1939.

M. DONNELLY: Prévoyez-vous une plus grande quantité de charbon canadien?

M. VAUGHAN: Oui; en 1939 nous avons employé plus de charbon canadien qu'en 1938.

M. DONNELLY: Prévoyez-vous une quantité encore plus considérable de charbon canadien en 1940?

M. VAUGHAN: Non; impossible d'obtenir du charbon canadien.

M. BLACK: Vous ne pouvez pas acheter de charbon canadien?

M. VAUGHAN: Non.

M. BLACK: Nombre de mines de notre province ne travaillent qu'une journée ou deux par semaine.

M. VAUGHAN: Certaines ne produisent pas la catégorie de charbon économiquement utilisable; chez d'autres les frais de transport sont trop élevés à l'ouest de Montréal où on utilise ce charbon.

M. HARRIS: Le taux du change de 10 p. 100 n'a-t-il pas un heureux effet?

M. VAUGHAN: Oui, dans une certaine mesure pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse.

M. HARRIS: 10 p. 100?

M. VAUGHAN: Oui, 10 p. 100. Mais le fait est que cette province a un débouché tout trouvé pour son charbon. Je crois que, comme vous le savez, l'unique compagnie qui expédie du charbon en quantité quelque peu considérable en amont du fleuve est la *Dominion Coal Company* qui doit répondre à une demande excessivement forte de charbon de soute de la part des industries du papier. La province ne peut pas fournir au haut du fleuve la quantité de charbon des années antérieures.

M. BLACK: Les petites mines de cette province ont fonctionné au milieu de toutes sortes d'embarras. Il y a eu un grand mécontentement du fait que, quand tout le pays est censé être à l'œuvre, les mineurs de cette province ne travaillent qu'une journée ou deux par semaine dans les petites mines des comtés de Cumberland et de Pictou.

M. VAUGHAN: Oui. Le comté de Pictou nous fournit beaucoup de charbon. Je crois que vous voulez parler des mines du district de Maccan.

M. BLACK: En effet.

M. VAUGHAN: Nous employons assez peu de ce charbon; on ne peut l'utiliser économiquement que dans un certain territoire; par ailleurs, impossible de le transporter jusqu'à Montréal.

M. DONNELLY: Vu le taux du change de 10 p. 100, il vaudrait mieux utiliser plus de charbon de l'ouest.

M. VAUGHAN: Oui. Nous utilisons présentement le charbon de l'ouest jusqu'à un endroit appelé Savant Lake, premier point de partage à l'est de Sioux Lookout; nous employons le charbon de l'est du Canada jusqu'à Cochrane sur la ligne nord et jusqu'à Sudbury et Foloyet sur la ligne sud.

M. McCULLOCH: Je puis dire que pour ce qui est du district de Maccan, M. Avard, gérant général de la *Maritime Coal*, était à Montréal hier pour voir M. Vaughan. Le volume de charbon qu'a fourni ce district ces cinq derniers mois a simplement doublé par rapport aux cinq premiers mois de 1939; d'ail-

leurs M. Vaughan se propose bien d'augmenter ce volume dans toute la mesure possible. Si la même proportion d'augmentation se maintient pendant le reste de l'année au chiffre de ces cinq derniers mois, le district en tirera un grand avantage. C'est bien cela, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: Oui.

M. BLACK: Et quel en est le prix? Y a-t-il une augmentation?

M. VAUGHAN: Il y a eu une hausse de prix dans certaines régions. Il n'y en a pas eu dans l'Ouest. Dans les régions de l'Est où les prix ont monté, des crédits supplémentaires ont été accordés pour l'achat du charbon.

M. BLACK: Quelle serait l'augmentation par tonne?

M. VAUGHAN: Environ 25c. par tonne dans l'Est. Mais il y a certaines mines, là-bas, qui n'ont pas demandé d'augmentation et qui n'en ont pas eu.

M. HANSELL: Qu'est-ce qui détermine la décision d'acheter le charbon à tel ou tel endroit?

M. VAUGHAN: C'est le prix qui décide. En calculant le prix, nous tenons compte de la qualité du charbon et de la longueur du trajet. Evidemment, lorsque nous achetons du charbon américain, nous calculons tous les frais: change, transport et tout ce qui compte.

M. JACKMAN: Je ne sais si cette question s'est posée jusqu'ici, en ce qui concerne ce nouvel impôt de dix pour cent; mais, à mon sens, la Commission de contrôle du change étranger va obtenir le change provenant de toutes nos ventes aux Etats-Unis. Puis, elle répartira cela entre les différents importateurs du Canada qui payent l'impôt. Lorsqu'ils achètent ce change, les chemins de fer Nationaux du Canada et les Lignes aériennes Trans-Canada sont-ils traités séparément comme compagnies distinctes et non pas comme étant le gouvernement lui-même? Par exemple, lorsque le gouvernement achète quelque chose aux Etats-Unis en fait de munitions, il n'a pas à payer l'impôt de 10 p. 100 parce qu'il se le payerait à lui-même. Mais le chemin de fer, en achetant du charbon aux Etats-Unis, sera sujet à un impôt de 10 p. 100, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Nous sommes traités comme une compagnie privée. Nous payons tous les mêmes frais que la compagnie privée.

L'hon. M. HOWE: Simplement pour la bonne forme, je pourrais dire que le gouvernement paye l'impôt sur ses achats de guerre. Le gouvernement lui-même paye l'impôt, tout comme le chemin de fer et comme la Trans-Canada.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres points à discuter? Si non, nous allons continuer.

M. ARMSTRONG: La question suivante a été posée par M. MacInnis. Il demandait si le Comité pourrait avoir la liste des retraités occupant un autre emploi, surtout dans l'administration gouvernementale ou dans les chemins de fer. La réponse est celle-ci:

Il faudrait, pour répondre à cette question, examiner plus de 5,000 dossiers. Une vérification des dossiers depuis le 1er janvier 1935 jusqu'à date indique que 243 pensionnaires du National-Canadien en vertu du plan général de pension ont obtenu la permission de prendre d'autres emplois. Sur ce nombre, 209 sont encore vivants, mais il ne s'ensuit pas nécessairement qu'ils occupent un emploi lucratif. D'après le plan général de pension du National-Canadien, on estime que le nombre de tous les pensionnaires qui ont reçu la permission de prendre d'autres emplois et qui vivent encore ne dépasse pas 275. La grande majorité de ceux qui ont demandé la permission de prendre de l'emploi reçoivent de petites pensions.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais poser moi-même une question sur ce point. Supposons que la pension d'un de ces hommes ne soit pas suffisante pour le faire subsister. Est-il privé du droit de prendre un emploi?

M. COOPER: Non, monsieur. Les règlements de pension stipulent qu'une pension du chemin de fer ne prive pas le retraité de prendre un autre emploi, pourvu que cet emploi ne soit pas considéré comme nuisible aux intérêts du chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Merci.

M. ARMSTRONG: La question suivante a été posée par M. Sanderson: Il a demandé un court résumé des arrangements conclus dans le contrat du 28 juillet 1938 entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien au sujet de l'hôtel Vancouver, à Vancouver, C.-B. Allons-nous lire la réponse ou simplement la consigner au compte rendu? C'est simplement un résumé des principales clauses du contrat.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un désire-t-il en entendre la lecture?

M. McCULLOCH: Non, consignez-la au compte rendu.

Voici ce résumé:

Une compagnie a été constituée en corporation en vertu de la Loi fédérale des compagnies, sous le nom de "*The Vancouver Hotel Company, Limited*" pour louer et exploiter l'hôtel appartenant à la cie du National-Canadien à Vancouver.

Le capital autorisé de la compagnie d'hôtellerie doit être de \$500,000, à souscrire et à verser par les parties en sommes égales.

La compagnie d'hôtellerie doit avoir un conseil administratif de six personnes, dont trois à nommer par le National-Canadien et trois par le Pacifique-Canadien, le président et le vice-président de la compagnie d'hôtellerie devant être choisis alternativement, d'année en année, parmi les administrateurs représentant le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, de sorte que dans l'année où le président est un administrateur représentant le National-Canadien, le vice-président sera choisi parmi ceux qui représenteront le Pacifique-Canadien, et vice-versa.

La compagnie du National-Canadien devra achever l'hôtel, l'outiller pour l'exploitation et la louer à la compagnie d'hôtellerie pour un terme de 21 ans, et il est pourvu à un renouvellement pour un autre terme de 21 ans, aux mêmes conditions, sauf quant au droit de renouvellement.

La compagnie d'hôtellerie devra payer au National-Canadien pendant la durée du bail, un loyer annuel égal aux recettes nettes de la compagnie d'hôtellerie au cours de l'année civile précédente, le loyer de toute année ne devant pas dépasser \$280,000.

En considération de l'engagement de la Cie du Pacifique-Canadien de fermer son hôtel de Vancouver et de transporter une certaine partie de ses meubles et de son installation à la Cie du National-Canadien sans frais, et de ne pas exploiter d'autre hôtel ni de prendre part à l'exploitation d'un autre hôtel à Vancouver pendant la durée du bail, et en considération de l'engagement additionnel de verser au National-Canadien un intérêt de 2 p. 100 par année sur la somme réalisée par la vente de la propriété ou sur la valeur de vente convenue de toute partie non vendue, ou sur le produit net de la récupération de la partie démolie (moins les frais de réfection ou les dépenses relatives à la vente), et aussi de payer au National-Canadien la moitié de l'intérêt reçu sur tout versement impayé en vertu du pacte de vente, le National-Canadien versera au Pacifique-Canadien, à sa réception, une somme égale à un quart du loyer reçu par lui de la compagnie d'hôtellerie.

Les frais d'administration de l'hôtel du Pacifique-Canadien une fois fermé seront supportés également par le National-Canadien et par le Pacifique-Canadien jusqu'à ce que la propriété soit vendue.

Si l'hôtel du Pacifique-Canadien ne se vend pas dans les trois ans de sa fermeture, il sera démoli.

Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien bénéficieront tous les deux de facilités égales dans l'hôtel pour leurs affaires de chemin de fer, de télégraphe et autres, tous deux payant un loyer raisonnable pour l'espace occupé, et assumant tous les frais résultant de l'installation et de l'exploitation de cet espace.

M. ARMSTRONG: La question suivante a été posée par M. Lockhart et concernait la somme engagée dans les hôtels exploités par le National-Canadien. Cet état indique les sommes placées dans chacun des hôtels, onze en tout. Pouvons-nous mettre cela au compte rendu?

M. BLACK: Nous ferions mieux de le faire lire, n'est-ce pas?

M. ARMSTRONG: Très bien. La réponse est la suivante:

National-Canadien, Charlottetown, I. P.-E.	\$ 860,653 30
Pictou Lodge, Pictou, N.-E.	199,456 21
Nova Scotian, Halifax, N.-E.	2,454,125 24
Château Laurier, Ottawa, Ont.	8,683,773 23
Prince Arthur, Port-Arthur, Ont.	1,190,866 50
Minaki Lodge, Minaki, Ont.	1,095,421 73
Fort Garry, Winnipeg, Man.	2,911,906 39
Prince Edward, Brandon, Man.	525,782 98
Macdonald, Edmonton, Alberta.	2,287,590 10
Jasper Park Lodge, Jasper, Alberta.	2,683,460 97
Bessborough, Saskatoon, Sask.	3,567,048 87

M. JACKMAN: C'est là le montant des immobilisations?

M. ARMSTRONG: Ce sont les immobilisations jusqu'à la fin de l'an dernier.

M. JACKMAN: Cela subsiste dans les livres? C'est le capital initial?

M. HARRIS: Il n'y a pas eu d'amortissement à ce compte?

M. JACKMAN: Aucun.

M. ARMSTRONG: Non.

M. HARRIS: Je désire être clair sur ce point. Aucune dépréciation n'a été portée à ce compte. N'est-ce pas?

M. ARMSTRONG: C'est cela.

M. BLACK: Il n'y a pas de fonds de réserve dans le genre de ceux qu'on établit dans d'autres cas?

M. ARMSTRONG: Non, pas pour les hôtels.

M. JACKMAN: Les hôtels n'ont pas été compris dans l'amortissement général de l'actif du National-Canadien, il y a quelques années. Ils demeurent avec leur capitalisation du début?

M. ARMSTRONG: C'est cela.

M. COOPER: Je pourrais dire que dans la revision de capital dont vous parlez, il n'y a pas eu d'amortissement des fonds placés dans les hôtels. Certaines actions sans valeur ont été annulées, ainsi que les prêts de l'Etat pour combler des déficits et les intérêts non acquis. Au sujet de la dépréciation des hôtels, je crois qu'il y a lieu de constater que l'entretien des hôtels, les renouvellements d'installation et d'ameublements ont évidemment figuré dans les frais d'exploitation.

M. BLACK: Font-ils l'objet d'une déduction de tant pour cent par an?

M. COOPER: Non, ils ont été soldés au fur et à mesure des dépenses.

M. McCULLOCH: Ils n'ont pas été débités au capital?

M. COOPER: Non.

M. BLACK: Y a-t-il un certain pourcentage de prélevé pour les ameublements de chaque hôtel ou cela varie-t-il suivant les recettes de chaque hôtel?

M. COOPER: Cela dépend de l'état des meubles et des installations. S'ils ont besoin d'être réparés ou remplacés, le travail se fait et la dépense est portée aux frais d'exploitation.

M. BLACK: Elle n'est pas sur un pied de tant pour cent?

M. COOPER: Non.

M. JACKMAN: Vous ne faites pas de réserve pour les hôtels...

M. COOPER: Il n'y a pas de réserve de dépréciation pour les édifices.

M. JACKMAN: Comme le Trans-Canada, ils peuvent placer continuellement leurs réserves de dépréciation dans de l'actif nouveau. Mais dans les hôtels, vous ne pouvez très bien faire cela, parce que vous ne pouvez placer assez d'argent pour compenser tout le temps la dépréciation de l'ameublement ou sa tendance à se démoder? C'est une impossibilité physique, n'est-ce pas?

M. COOPER: Prenons un exemple. Je ne vois pas pourquoi nous devrions porter une dépréciation dans nos comptes pour l'édifice du Château Laurier sans le faire pour l'édifice de la gare commune. Si l'on adopte le système de dépréciation pour toutes les propriétés, toutes les immobilisations, alors il faudrait le faire pour les voies, les usines, les gares, les ponts et les autres propriétés immobilières. On ne saurait raisonnablement choisir un certain édifice et dire qu'il fera l'objet d'une réserve pour dépréciation, mais pas pour l'édifice voisin.

M. HARRIS: Mais vous avez une réserve de dépréciation pour les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. COOPER: Je crois que le cas est différent. Le système d'appliquer la comptabilité de dépréciation aux chemins de fer a été beaucoup discuté dans les compagnies de chemin de fer américaines relevant de la Commission du commerce entre États, et s'il est de rigueur de faire une réserve de dépréciation pour le matériel, les chemins de fer des États-Unis ne sont pas obligés et on ne leur demande pas de faire une réserve de dépréciation pour leurs immobilisations, et il n'y en a presque pas qui le font; or ici, au Canada, nous marchons de pair avec les chemins de fer américains.

M. HARRIS: Une question sur ce point. Ici, au Canada, nous ne marchons pas de pair avec le Pacifique-Canadien, qui applique la comptabilité de dépréciation à tout son matériel.

M. COOPER: A son matériel, non monsieur.

M. HARRIS: A quoi applique-t-il la dépréciation?

M. COOPER: Il applique la comptabilité de dépréciation à ses navires et ses hôtels. La comptabilité de dépréciation pour ses hôtels est un système inauguré il y a trois ans; et il y avait certaines raisons pour cela, mais sous ce rapport, le Pacifique-Canadien n'est pas logique, car il n'applique pas la comptabilité de dépréciation à ses autres immobilisations.

M. HARRIS: Le National-Canadien le fait?

M. COOPER: Non, il ne le fait pas.

M. HARRIS: Le Pacifique-Canadien le fait pour ses hôtels?

M. COOPER: Oui, et à cet égard il fait exception.

M. HARRIS: Mais le National-Canadien ne le fait pas?

M. COOPER: C'est vrai.

M. JACKMAN: Quand en arrivez-vous au point où vous cessez d'augmenter le coût des hôtels? Prenez, par exemple, le Château Laurier, avec sa capitalisation de huit millions. Quand cessez-vous d'ajouter à cela? Le témoin dit, monsieur le président, si je comprends bien, que tout se débite aux frais d'exploitation. Autrement dit, si la compagnie achète de nouveaux meubles et de nouvelles installations, et fait de nouveaux frais, tout cela fait monter le coût de cet hôtel. Ne faudrait-il pas le porter aux frais d'exploitation? Est-ce exact?

M. COOPER: Non, je ne crois pas. Les améliorations ou acquisitions de \$500 ou davantage, sont ajoutées au compte de propriété, c'est-à-dire des immobilisations.

M. HARRIS: Si vous renouvelez la salle des boissons, je suppose que vous portez cela aux frais d'exploitation, au bien aux immobilisations?

M. COOPER: Si c'est un renouvellement, il va dans les frais d'exploitation.

M. HARRIS: Monsieur le président, je me demande si nous pourrions avoir le compte d'immobilisations, par exemple pour les quatre dernières années, pour voir si nous pourrions calculer le montant de ces postes.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous ce renseignement maintenant ou un peu plus tard?

M. HARRIS: Je le voudrais tout de suite.

M. BLACK: En attendant ce renseignement, je viens de constater qu'il n'y a pas de compte pour l'hôtel Vancouver.

M. ARMSTRONG: Cet état indique les hôtels exploités par le National-Canadien; l'hôtel Vancouver est exploité en commun avec le Pacifique-Canadien. Il a été établi de manière à correspondre avec celui des recettes et des dépenses communiqué à la dernière séance.

M. BLACK: Avez-vous quelques chiffres sur le coût de l'hôtel Vancouver?

M. COOPER: Jusqu'en 1939 il avait coûté \$11,607,000.

M. JACKMAN: Etais-ce là le coût total, ou seulement la part du National-Canadien?

M. COOPER: Le National-Canadien a fourni l'immeuble complètement meublé; le Pacifique-Canadien n'a aucune part de propriétaire dans l'immeuble.

M. JACKMAN: Seulement une part d'exploitation?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: A ce propos, ai-je bien compris que vous aviez dit que toutes les dépenses dépassant \$500 avaient été portées aux immobilisations?

M. COOPER: Non. Je m'exprimerai ainsi: toutes les dépenses d'immobilisation inférieures à \$500 entrent dans les frais d'exploitation, mais tous les frais d'entretien et de renouvellement, sans égard au montant, entrent dans les frais d'exploitation.

M. JACKMAN: Je comprends. Le compte d'immobilisation augmente donc continuellement d'année en année et vous ne l'amortissez pas?

M. COOPER: Disons que la propriété s'agrandit. Nous effectuons semblablement des retraits. Prenez, par exemple, la buvette dont vous avez parlé, si on la fermait nous réduirions le compte de placement. Nous disposons des retraits comme nous le faisons des améliorations et des agrandissements.

M. JACKMAN: Je comprends. Règle générale, les agrandissements et les améliorations dépassent les retraits.

M. COOPER: Etant donné l'essor actuel de l'industrie hôtelière, cela me paraît très naturel. Il n'y a pas de motif pour qu'une construction soit stabilisée à son coût primitif.

M. JACKMAN: Voici où je veux en venir, cela nous intéresse fortement; je veux savoir si cette exploitation se fait avec bénéfices ou non, s'il y a ici exagération ou amoindrissement des faits, suivant le cas, sans égard au mode de comptabilité adopté ailleurs. Si un hôtel constitue un actif qui se déprécie il faut l'amortir de 2.5 ou de 4 p. 100, selon le cas, sans tenir compte de la norme acceptée ailleurs. Cela étant, alors nous pourrions certainement effectuer cet amortissement, non pas le débiter dans nos livres à l'exploitation; ne le croyez-vous pas?

M. COOPER: Oui, sauf que l'usage reconnu à l'égard des immobilisations n'est pas d'y appliquer des réserves de dépréciation.

M. JACKMAN: Sans tenir compte de la pratique, je veux savoir ce que sont réellement les bénéfices ou les pertes. Nous exploitons des hôtels et s'il est vrai que la valeur des hôtels diminue, les hôtels de l'*United Hotel System* se déprécient certainement, les nôtres doivent se déprécier aussi. Je crois que vous admettez cela. Ces immeubles restent des hôtels malgré qu'ils fassent partie du réseau ferroviaire; ils se déprécient. Je ne vois pas comment nous pouvons obtenir un état exact des profits et pertes sans tenir compte du fait que certaines parties du capital sont dissipées chaque année, ce dont vos livres ne font pas mention.

M. COOPER: Je crois qu'il faut une certaine connaissance pour interpréter ces comptes. Le bilan lui-même dit ce qui se fait concernant la comptabilité de dépréciation.

M. JACKMAN: C'est à la page 11, n'est-ce pas?

M. COOPER: Oui, à la page 11: "La comptabilité de dépréciation est appliquée au matériel roulant des lignes aux Etats-Unis, tandis que la comptabilité de retrait est appliquée sur la base du prix coûtant aux autres unités de propriétés du réseau"; bien entendu, cela a été modifié depuis le début de l'année. La comptabilité de dépréciation est appliquée maintenant au matériel roulant appartenant aux lignes américaines et canadiennes, mais la comptabilité de retrait s'applique toujours aux immobilisations.

M. JACKMAN: Oui, Je ne discute pas ce qu'il convient de faire à propos de votre matériel roulant. Evidemment, il se déprécie de jour en jour. On peut le constater dans votre emprunt à très courte échéance contre nantissement du matériel. Il faut l'amortir, c'est une chose trop évidente pour ne pas en tenir compte. Mais une dépréciation moins évidente et non moins inévitable est celle des hôtels et il faut en tenir compte si nous voulons arriver à un compte exact. Par exemple, dans le cas des hôtels de l'Ouest la dépréciation n'est peut-être pas aussi importante, mais elle est assez forte tout de même. De nombreuses parties des hôtels ont subi les ravages du temps. Par exemple, l'aile de l'est du Château Laurier dont nous venons de nous occuper, certaines parties n'en peuvent pas être comparées à celles de la nouvelle aile et il faut en tenir compte. A moins d'envisager un véritable amortissement dans l'avenir il faut débiter la dépréciation aux frais d'exploitation d'année en année; n'ai-je pas raison sur ce point?

M. COOPER: Oui, je pense comme vous sur ce point.

M. JACKMAN: La difficulté est que votre exploitation se modèle sur celle d'ailleurs. Vous conviendrez avec moi que c'est probablement erroné, ou qu'il n'en résulte pas une juste idée de la situation. Je ne vois pas pourquoi nous ne procéderions pas avec exactitude, nous ne devrions pas adopter un mauvais système même s'il s'appuie sur un précédent de longue date. Nous devrions obtenir un exposé exact de la situation.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je ne crois pas que c'est le rôle du Comité de critiquer indûment la direction des chemins de fer. Nous nous réunissons afin de recevoir leur rapport et d'étudier leur direction et leur gestion. Dans notre rapport final si nous avons quelque motif de différer d'avis avec l'administration des chemins de fer nous pouvons alors en informer la Chambre.

M. HARRIS: Monsieur le président, j'en appelle au règlement pour dire qu'une bonne partie de ces critiques n'en sont pas, mais qu'elles tendent à obtenir des renseignements.

Le PRÉSIDENT: J'avais tendance à croire que nous avons dépassé ce stage. Nous sommes certainement ici pour obtenir des renseignements, mais non pas pour contester aux membres du chemin de fer les méthodes adoptées pour le diriger. Je dirais que si nous croyons des améliorations possibles, nous devrions en faire mention dans notre rapport qui va être soumis sans retard au Parlement. Je peux faire erreur, mais tel est mon sentiment.

M. JACKMAN: Je pourrais dire, monsieur le président, qu'en ma qualité de nouveau député je devrais montrer de l'humilité en tout. Je puis commettre

quelques erreurs en essayant de trouver ma voie. Cependant, le ministre est présent et il s'agit d'une ligne de conduite fondamentale. Je crois que nous avons au moins droit à une réponse pour établir si ce que nous discutons, ce que je suggère, est complètement étranger à la question et propre seulement à causer des difficultés, ou si cela contient du bon et mériterait d'être étudié par le ministre des Transports et son ministère.

L'hon. M. HOWE: Si je puis répondre à cela, je crois qu'il n'est guère juste d'avancer que nous ne montrons pas les faits sous leur vrai jour. Naturellement, la vérité est qu'au National-Canadien nous appliquons effectivement la dépréciation au matériel roulant, mais non au reste du réseau, aux immobilisations. La théorie en est bien établie dans la comptabilité ferroviaire. Voici la théorie: étant donné un chemin de fer normalement entretenu, il n'y a pas de dépréciation vu que les pièces qui s'usent sont renouvelées à mesure. Par exemple, si un rail s'use, on le remplace par un nouveau et cela est porté aux frais d'exploitation. Vous pourriez dire que cela ne s'applique ni aux gares ni aux hôtels. La coutume du Pacifique-Canadien est d'amortir ses hôtels, ses navires et pas autre chose. C'est plutôt difficile de trouver logique d'appliquer la dépréciation aux hôtels, mais pas aux gares, etc. De fait, nous ne le faisons pas et c'est ce qui en est quant à la comptabilité du National-Canadien. Si nous avions un surplus considérable, je verrais cela d'un très bon œil, mais je m'oppose à l'établissement de réserves dans le chemin de fer tant que son exploitation est déficitaire. Nous lui accordons juste assez d'argent pour faire face à ses frais d'exploitation, nous ne croyons pas désirable d'établir une réserve pour dépréciation dans le réseau. Si nous le faisons, il nous faudrait plus d'argent liquide et il est à présumer que le chemin de fer aurait une réserve pour dépréciation. Nous n'avons pas cru cela sage.

M. JACKMAN: Puis-je dire au ministre, monsieur le président, qu'en ce qui concerne les Etats-Unis, je ne crois pas que leurs hôtels sont reliés aux réseaux ferroviaires comme au Canada.

L'hon. M. HOWE: Je n'ai pas voulu parler des Etats-Unis; je parlais du Pacifique-Canadien.

M. JACKMAN: Ses hôtels doivent aussi occuper une place importante dans sa comptabilité comme au National-Canadien. Les groupes d'hôtels de nos deux chemins de fer sont assez importants. En même temps, je reconnais qu'il peut exister de très bons motifs pour établir une distinction entre notre réseau et celui qui est le type des chemins de fer américains. En réponse à votre question concernant les avances par l'Etat pour combler le déficit de caisse, elles sont inutiles dans ce cas. On établit simplement un compte pour arriver au montant de la dépréciation. Il est inutile d'accroître le déficit à cette fin, le compte en indique simplement le montant. Nous n'avons pas besoin d'argent liquide pour l'indiquer. Nous devons indiquer la diminution de nos immobilisations d'année en année plutôt que de les laisser dans nos livres à un certain chiffre jusqu'à ce que tout soit perdu. Il y a ici un véritable principe à établir, mais je ne veux pas y insister davantage. Peut-être serait-il désirable de mentionner ce point dans le rapport du Comité.

M. HARRIS: Une autre question en matière de dépréciation: est-elle appliquée au matériel roulant appartenant au National-Canadien?

M. COOPER: Oui, à partir du 1er janvier 1940.

M. HARRIS: Encore une autre question sur ce sujet: j'ai laissé entendre il y a quelques instants quand j'ai demandé le montant des postes que je les voulais par hôtel à la fin des trois dernières années financières. Je voudrais avoir l'immobilisation sous forme d'un état pour chacun de ces hôtels pendant les cinq dernières années. Quand on fera les calculs, on pourrait inscrire le chiffre global. C'est une question très simple. On possède peut-être déjà ces données.

M. COOPER: Puis-je revenir un instant à la situation du Pacifique-Canadien? Je crois qu'il est notoire que ces trois ou quatre dernières années il n'exploite

plus l'hôtel Viger ni l'hôtel Vancouver. Si on leur avait appliqué la comptabilité de retrait j'incline à croire que le débit aurait été aussi élevé qu'en comptabilité de dépréciation.

M. JACKMAN: Ils en retranchent le montant des immobilisations et le débitent à l'exploitation courante.

M. COOPER: Ou à la réserve de dépréciation. En comptabilité de dépréciation on appliquerait la perte à la réserve.

M. JACKMAN: Mais il est préférable de savoir à quoi s'en tenir d'année en année. Le Château Laurier doit faire d'excellentes affaires. Tout hôtel parti sur des bases financières solides—je ne suis pas un expert en comptabilité des hôtels—dont les frais ne dépassent pas soixante pour cent—ce doit être assurément là le point d'équilibre—lorsqu'il est exploité à peut-être quatre-vingt-dix ou quatre-vingt-quinze pour cent, doit faire des bénéfices. En n'adoptant pas la comptabilité de dépréciation vous augmentez vraiment vos profits annuels, parce que vous n'estimez pas à leur valeur réelle les frais d'exploitation de l'hôtel, attendu qu'il y a tant de centaines de milliers de dollars de dépréciation réelle qui devraient être amortis, ce qui donnerait un tableau véritable des bénéfices nets. C'est là où je veux en venir.

L'hon. M. HOWE: Ces comptes sont fusionnés. Je doute que le chemin de fer ait jamais remis à d'autres que le Comité un état des recettes et des dépenses de chaque hôtel; cela fait partie du réseau. Je comprends ce que vous voulez dire. Vous voudriez obtenir tous les comptes secondaires pour indiquer que la dépréciation des hôtels s'élève à tant. Mais ce ne serait qu'un compte qui ne représenterait pas d'argent, j'espère, parce que nous n'aimerions pas faire figurer le montant nécessaire à l'amortissement des hôtels sous forme de déficit.

M. JACKMAN: Je ne vois pas comment nous allons savoir si les hôtels du réseau font ou ne font pas de profits.

L'hon. M. HOWE: C'est l'entretien de votre réseau qui vous en fournira la preuve. Si votre réseau est bien entretenu, on peut présumer que l'actif en somme n'a pas été gaspillé. On peut prendre un cas particulier et dire que cela est faux dans ce cas, mais pour vaste un réseau valant plus de deux milliards de dollars, cela tombe assez juste. Ces cas isolés ne sont pas importants dans l'ensemble.

M. JACKMAN: Je ne daignerais pas dire à l'un de nos ingénieurs canadiens comment la dépréciation fonctionne même pour un réseau ferroviaire.

M. HARRIS: Nous ne nous intéressons qu'aux débits et aux crédits. Nous ne pouvons pas chercher refuge derrière un vérificateur, monsieur le président.

L'hon. M. HOWE: Je crois qu'il s'agit de ce qu'il faut faire. Si le Comité vote de recommander à la direction d'appliquer la comptabilité de dépréciation aux hôtels, nous serons heureux de l'adopter. Mais je doute que la solution du problème ferroviaire en soit plus avancée.

M. BLACK: Où se trouve l'état des résultats de l'exploitation de chacun de ces hôtels? Je ne l'ai pas vu, pas même en résumé. Je n'ai pas eu l'occasion d'étudier ces rapports.

L'hon. M. HOWE: Je ne crois pas qu'ils soient jamais rendus publics.

M. ARMSTRONG: On a inséré un état au compte rendu à la première réunion du Comité indiquant les résultats de l'exploitation de chaque hôtel.

M. HARRIS: Cet état indique-t-il les immobilisations?

M. ARMSTRONG: Non, simplement les recettes et dépenses.

M. HARRIS: Ce qui nous inquiète, et je crois que le ministre est au courant de ce qui est en jeu, c'est l'augmentation croissante de nos immobilisations en chemins de fer d'année en année. C'est ce qui inquiète les Canadiens. Je vous pose cette simple question. Est-ce que cet état dont parle notre ami indique les immo-

bilisations dans tous les hôtels pour 1939 ou, autrement dit, les augmentations de placements dans les hôtels ? Cela serait-il indiqué?

M. ARMSTRONG: Nous serions très heureux de vous donner un état vous donnant ce détail, mais aucun de ceux soumis au Comité ne le donne.

M. HARRIS: Il indique les recettes brutes.

M. ARMSTRONG: Oui.

M. BLACK: On a déposé un relevé à ce sujet lors de notre première séance. Quand recevrons-nous le compte rendu de nos délibérations?

M. McCULLOCH: Ce matin.

M. HARRIS: Ce relevé indique-t-il les dépenses et les recettes nettes de chaque hôtel?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. HARRIS: Il ne manque qu'un détail, les dépenses d'immobilisations. Le relevé en question répond aux quatre autres questions, monsieur le président, mais les dépenses d'immobilisations ne sont pas indiquées et rien ne s'oppose à ce qu'on nous renseigne là-dessus, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Continuons messieurs.

M. ARMSTRONG: Je crois que nous avons répondu à toutes les questions que les membres du Comité ont posées:

Le Dr Donnelly ayant demandé une analyse des unités de trafic par heure ouvrière, nous avons répondu que nous étions en mesure de fournir de telles statistiques mais que nous ne pouvions pas nous prononcer sur leur utilité. Nous nous sommes servis de deux bases pour effectuer ce calcul. D'abord, nous avons égalisé les voyageurs-mille aux tonnes-mille payantes en comptant trois voyageurs-mille par tonnes-mille; ensuite, nous avons suivi la suggestion du Dr Donnelly et compté quatre voyageurs-mille par tonne-mille payante.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous verser ce document au dossier?

M. ARMSTRONG: Oui.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

(ENSEMBLE DU RÉSEAU)

UNITÉS DE TRAFIC PAR HEURE OUVRIÈRE

Année	(1)	(Indice)	(2)	(Indice)
1923.. .. .	98.23	100.0	104.43	100.0
1924.. .. .	96.82	98.6	103.11	98.7
1925.. .. .	102.49	104.3	108.89	104.3
1926.. .. .	105.43	107.3	111.87	107.1
1927.. .. .	106.09	108.0	112.67	107.9
1928.. .. .	113.74	115.8	120.08	115.0
1929.. .. .	101.26	103.1	107.28	102.7
1930.. .. .	96.41	98.1	102.10	97.8
1931.. .. .	92.33	94.0	96.98	92.9
1932.. .. .	95.45	97.2	99.85	95.6
1933.. .. .	92.19	93.9	96.72	92.6
1934.. .. .	96.71	98.5	101.34	97.0
1935.. .. .	101.03	102.9	105.94	101.4
1936.. .. .	104.26	106.1	102.26	104.6
1937.. .. .	106.96	108.9	112.62	107.8
1938.. .. .	109.26	111.2	114.94	110.1
1939.. .. .	119.86	122.0	125.18	119.9

(1) Le total des voyageurs-mille multiplié par 3, plus le total des tonnes-mille payantes, donne une estimation des heures ouvrières d'exploitation.

(2) Le total des voyageurs-mille multiplié par 4, plus le total des tonnes-mille payantes, donne une estimation des heures ouvrières d'exploitation.

M. DONNELLY: J'aimerais aussi avoir, en plus de ces données, le capital global par unité de travail effectué et je désirerais que l'on me fournisse des données semblables pour les autres chemins de fer.

M. ARMSTRONG: J'ai pris la chose en note.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, lorsque nous avons ajourné vendredi soir, nous étions à étudier le rapport des Lignes aériennes Trans-Canada et nous en étions plus particulièrement rendus à étudier le transport du courrier et les tarifs. Comme on avait, à ce sujet, exprimé le désir de voir comparaître un représentant du ministère des Postes, M. Herring est venu ici ce matin pour répondre aux questions qui lui seront posées. Si le Comité le désire, nous pourrions lui demander de nous donner sa version des faits. Qu'en dites-vous, messieurs?

M. HARRIS: Me permettra-t-on de lancer une suggestion avant que M. Herring prenne la parole? Je demanderais qu'au cours de son exposé, il nous dise ce que la poste aérienne coûte au ministère des Postes. D'après les chiffres pour 1939-1940, je vois que ce coût a été de \$2,250,000 tandis que le budget de 1940-1941 prévoit environ le double de ce montant. Je me demande si, au cours de son témoignage, M. Herring nous révélera les raisons d'une augmentation aussi considérable.

M. HERRING: Je vois par le compte rendu de la dernière séance du Comité qu'on a fait certaines allusions à la somme de \$2,000,000 et que l'on s'est demandé d'où provenait l'écart constaté entre le montant qui a été versé aux Lignes aériennes Trans-Canada et le crédit global. Le Parlement nous a voté, l'an dernier, un crédit d'environ deux millions et un quart de dollars. Les deniers versés aux Lignes Aériennes s'étant élevé à un million et trois quarts de dollars, la différence représente les sommes que nous avons payées pour vingt-huit autres services auxiliaires de poste aérienne.

Le budget des dépenses établi pour la présente année accuse pour le même crédit, une augmentation de près de deux millions de dollars. Cette augmentation se justifie par le progrès normal des Lignes aériennes Trans-Canada. Si vous le désirez, je puis vous détailler le programme des services pour l'année prochaine.

M. BLACK: Je prierais M. Herring de bien vouloir répéter ces chiffres.

M. HERRING: Le montant payé aux Lignes aériennes Trans-Canada durant l'année financière 1939-1940 s'est élevé à \$1,754,454.80. Vous savez sans doute que la comptabilité des Lignes aériennes est basée sur l'année civile tandis que la nôtre est basée sur l'année financière. Cela peut donner lieu à un certain écart.

M. HARRIS: Il y a plus que cela. Que faites-vous des services auxiliaires omnibus?

M. HERRING: Plaît-il?

M. HARRIS: La comptabilité basée sur l'année financière ne peut justifier l'écart existant entre \$2,250,000 et \$1,754,000.

M. HERRING: En effet.

M. HARRIS: Le reliquat de cette somme a servi à payer les services omnibus.

M. HERRING: Vous avez raison. Durant la même période, nous avons versé une somme de \$551,447. Comme les deux montants se totalisent à \$2,325,902, nous avons donc, l'an dernier, outrepassé le crédit qui nous avait été alloué pour la poste aérienne mais nous avons pu acquitter le solde à même les deniers votés au service du transport du courrier par terre; de la sorte, il n'y eut qu'un seul crédit voté.

M. BLACK: Avez-vous dit subvention de la poste aérienne et service du transport du courrier par terre?

L'hon. M. HOWE: Service.

M. HARRIS: En vertu de quelle autorisation s'est-on servi, pour la poste aérienne, des deniers votés pour le service du transport du courrier par terre?

M. HERRING: La chose peut se faire si le Conseil du Trésor l'autorise. Le crédit est voté globalement et réparti suivant les besoins. Je ne crois pas que l'on ait jamais eu l'intention de nous obliger à nous en tenir strictement aux montants prévus. D'autre part, il faut que le Conseil du Trésor autorise les débits que nous désirons effectuer.

M. DONNELLY: Pouvez-vous estimer jusqu'à quel point les recettes qui découlent de ce service couvrent les frais occasionnés par son fonctionnement?

M. HERRING: C'est presque impossible. Pour votre gouverne, je puis vous dire que nous avons essayé, de temps à autre, d'établir combien une livre de courrier aérien représente de lettres et nous avons constaté que le nombre variait de quarante et quarante-deux jusqu'à soixante par livre. Nos chiffres ont été établis sur une moyenne de cinquante lettres par livre. L'affranchissement des lettres par avion est de 6c. pour la première once et 5c. pour chaque once suivante tandis que l'affranchissement ordinaire est de 3c. pour la première once et 2c. ensuite. En conséquence, les lettres par avion font augmenter les recettes de 3c. par unité et, en comptant 50 lettres par livre, on voit que la poste aérienne rapporte un surplus net de recettes de \$1.50 par livre. De plus, de tous les services que nous assurons au public, le transport du courrier de première classe est sans contredit celui qui rapporte le plus, et même, probablement, le seul qui soit réellement profitable et, après avoir consulté les autorités de notre service administratif, nous avons trouvé justifiable de diminuer d'au moins un cent le bénéfice de 3c. qui nous pouvait, raisonnablement, être attribué au transport des lettres par avion. De la sorte nous avons établi un revenu de 4c. par lettre ce qui, multiplié par 50, nous donnerait une recette de \$2 par livre que nous pourrions mettre en regard des frais contractés pour le transport de la poste aérienne.

Durant l'année 1939-1940, les Lignes aériennes Trans-Canada ont transporté 740,000 livres de courrier et le montant brut des affranchissements s'est élevé à environ \$1,963,000. Ce chiffre ne donne pas une idée exacte de la situation car il est basé sur le port de 6c. Maintenant, il est impossible d'attribuer tout cet affranchissement au transport des lettres par avion. Si nous le divisons en deux, nous nous rapprocherions beaucoup plus de la vérité. D'autre part, d'aussi près que nous puissions le calculer, nous avons essayé, l'an dernier, du chef des services assurés par les Lignes aériennes Trans-Canada, une perte de près de \$425,000. Par ailleurs, ce chiffre est entaché d'inexactitude car le transport du courrier de Moncton à Vancouver donne lieu à un double emploi inévitable, et il n'existe aucune méthode qui puisse nous éviter de compter deux fois le poids de certains objets. Voilà un point que je désire élucider car je ne suis pas en mesure de vous donner des chiffres dépeignant la situation réelle. Je puis ajouter, toutefois, que si le courrier transporté par la compagnie doublait de volume, l'entreprise pourrait faire ses frais, c'est-à-dire que les recettes provenant de la poste aérienne couvriraient les dépenses contractées pour maintenir le service.

M. DONNELLY: Prévoyez-vous que cela se réalisera?

M. HERRING: Oui, car les statistiques accusent un beaucoup plus gros volume de lettres par avion. Nous en avons de grandes quantités par moments, puis l'activité s'arrête comme si le public s'était endormi. Puis le volume augmente de nouveau, mais il ne rétrograde jamais. Voici quelques chiffres en exemple de ce que je viens de vous dire. Lorsqu'elle a commencé à exploiter ses services aériens, en 1937-1938, la compagnie Trans-Canada a transporté 39,000 livres de courrier. Durant l'année 1938-1939 elle en a transporté 454,000 livres et, l'an dernier, ce chiffre a été porté à 740,000. Selon toutes les apparences, le mouvement ascendant n'est pas près de s'arrêter. D'ici cinq ans, à mon avis, le transport du courrier ne devrait rien nous coûter car les recettes que les Lignes aériennes Trans-Canada obtiendront d'autres sources suffiront à couvrir la plus

grande partie des frais incombant maintenant au ministère des Postes pour le transport des lettres par avion. Naturellement, je fais preuve d'optimisme en vous disant cela et il se peut que mon opinion ne soit pas partagée par tout le monde.

M. POULIOT: Monsieur le président, messieurs, comme notre collègue, M. Maybank, ne peut assister à la séance d'aujourd'hui, me permettez-vous de poser quelques questions lorsque vous en aurez fini avec ce qui vous occupe présentement?

Le PRÉSIDENT: Qu'en pensez-vous, messieurs? M. Pouliot a déjà laissé entendre qu'il désirait poser quelques questions au cours de la présente séance.

M. GRAY: Je propose que l'on donne la parole à M. Pouliot.

L'hon. M. HOWE: Les questions que vous voulez poser se rapportent-elles à la compagnie Trans-Canada?

M. POULIOT: Pour vous dire ce qui en est, les points que je veux élucider se rapportent à la poste aérienne mais du seul point de vue des Lignes aériennes Trans-Canada.

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

M. HARRIS: Je me demande si M. Pouliot voudrait bien attendre que l'exposé soit complété.

M. POULIOT: Certainement, c'est ce que j'ai proposé.

M. HARRIS: Si je comprends bien, le témoin n'a pas fini son exposé des faits.

Le PRÉSIDENT: Il sera fait suivant ce que le Comité décidera.

M. HARRIS: J'avais demandé, en particulier, comment se répartissent les \$4,460,651 que l'on demande cette année pour les services postaux alors que l'an dernier le montant requis pour les mêmes services ne s'élevait qu'à \$2,250,835. Je désire avoir ces renseignements et, si vous vous rappelez bien, j'avais posé ma question avant que le témoin compare.

M. HERRING: Les Lignes aériennes Trans-Canada sont en voie d'évolution. Pour la présente année, le service de Montréal à Vancouver a été doublé; il compte maintenant, par jour, deux envolées aller et retour au lieu d'une seule.

INTERROGATOIRE DE M. HERRING

M. Harris:

D. Cette augmentation du service compte-t-elle du 1er avril?—R. Oui, monsieur.

D. Les services dont vous parlez fonctionnent-ils à l'heure actuelle?—R. Oui, monsieur. La compagnie a établi ses services de son propre chef en attendant que la question de paiement soit réglée. Cette question est maintenant réglée. Le service a été augmenté entre Montréal, Ottawa et Toronto et il nous faut aussi prendre les dispositions voulues pour maintenir toute l'année un service entre Montréal et Moncton. Pendant la dernière année financière ce service n'a duré que deux ou trois mois. Il se peut que le premier du mois prochain on inaugure un service entre Toronto, London et Windsor; nous espérons aussi organiser un service entre Toronto et Buffalo et entre Toronto et New-York, mais dans les deux dernier cas, les choses en sont encore à l'état de projet. La réalisation de ce projet comporte la conclusion d'une entente réciproque avec les Etats-Unis. Les deniers devant être payés aux Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exécution intégrale de leurs contrats s'élèvent à \$3,610,727.80, ce qui représente une augmentation de \$1,856,000 sur l'an dernier. Il existe en plus un service d'envolées aller et retour entre Vancouver et Seattle. La différence entre les crédits de l'an dernier et ceux de cette année représente le montant qui revient aux compagnies auxiliaires qui, pour la plupart sont rémunérées au poids, et le chiffre, ainsi que le volume, augmente constamment.

M. Donnelly:

D. En d'autres termes, vous dites au Comité que les services assurés par les Lignes aériennes Trans-Canada ont été à peu près doublés?—R. Oui.

M. Harris:

D. Pour doubler les services en question, en a-t-on abandonné ou discontinué d'autres?—R. Aucun service n'a été discontinué. En réalité, les statistiques démontrent que les services que nous devons lancer cette année s'avéreront insuffisants.

D. Permettez-moi une autre question. Les taux ont-ils été considérablement modifiés?—R. Vous me demandez si les taux ont été modifiés? Les contrats en vigueur à l'heure actuelle comportent le transport à raison de 60c. par mille. La période initiale devant expirer le 31 décembre prochain, le taux à déterminer pour l'an prochain sera basé sur la différence entre les dépenses et les recettes. Si l'exploitation des Lignes aériennes s'avère déficitaire, le taux de 60c. devra être augmenté. Par ailleurs, d'après les statistiques dont nous disposons—et la compagnie est maintenant au courant dans les grandes lignes des résultats de six mois d'exploitation—nous prévoyons que le taux de 60c. sera sensiblement réduit.

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

M. Pouliot:

D. Merci, monsieur le président et messieurs. Je n'ai que quelques questions à poser. Tout d'abord, monsieur Herring, veuillez avoir la bienveillance de vous reporter à la dernière page du rapport des Lignes aériennes Trans-Canada et me dire si à la deuxième ligne sous la rubrique Recettes d'exploitation il y a un chiffre de \$1,632,873 pour le courrier. Si ce chiffre est divisé par le courrier transporté en termes de livres suivant les statistiques, 523,906 livres, nous obtenons \$3.10 qui représente la somme moyenne payée pour le courrier aérien.

M. BERCOVITCH: La livre.

M. POULIOT: La livre.

M. JACKMAN: Vingt-deux onces et demi.

Le TÉMOIN: Les recettes d'exploitation s'établissent à \$1,632,000, et le courrier transporté est de 523,000 livres. Le volume de courrier transporté par les Lignes aériennes Trans-Canada n'influe aucunement sur leurs recettes.

M. Pouliot:

D. Je le sais. Je ne vous ai pas demandé de faire une conférence. Je vous ai demandé de répondre à ma question.—R. Je puis difficilement y répondre.

D. C'est \$3.10, le prix moyen?—R. Approximativement, oui.

D. Jetez maintenant un coup d'œil sur la colonne un peu plus loin intitulée "Recettes d'exploitation" et vous verrez le chiffre \$23,613.01. C'est le montant payé pour messageries. Le poids total des messageries est de 45,819 livres. Si vous divisez l'argent que les Lignes aériennes Trans-Canada ont reçu pour messageries par le montant de livres transportées vous obtenez une moyenne de 51 cents $\frac{1}{2}$ pour le transport des messageries?—R. Oui.

D. Conséquemment, la somme payée pour le courrier aérien est six fois plus élevée que le montant payé pour les messageries?—R. Précisément.

D. Fait-on un triage quelconque du courrier à bord?—R. Non.

D. Les lignes transportent tout simplement les sacs?—R. Oui.

D. Conséquemment, le service des Lignes aériennes Trans-Canada quant au courrier est exactement le même que le service rendu en matière de messageries?—R. Oui.

D. Ce service consiste dans le transport de sacs ou de colis?—R. Oui.

D. Il en coûte six fois plus?—R. Précisément.

D. Eh bien, serait-il possible de déposer une copie du contrat conclu entre le ministère des Postes et les Lignes aériennes Trans-Canada?—R. C'est tout à fait possible.

D. Veuillez le faire. Les membres du Comité désirent-ils que ce contrat soit publié ou simplement montré aux membres? C'est à vous d'en décider, messieurs.

L'hon. M. HOWE: Le contrat est un document public, n'est-ce pas?

M. HERRING: Oui.

M. BERCOVITCH: Est-ce un long document?

Le TÉMOIN: Passablement long oui.

M. BERCOVITCH: On pourrait peut-être le déposer.

L'hon. M. HOWE: Il n'y a pas d'inconvénient à le déposer.

M. BERCOVITCH: Nous pouvons l'examiner et éviter les frais que comporterait l'impression.

M. HERRING: Monsieur le président, les contrats conclus avec les Lignes aériennes Trans-Canada comportent un paiement de 60 cents par mille; les Lignes aériennes Trans-Canada sont aussi tenues de transporter tout le courrier offert jusqu'à concurrence d'une capacité de 1,200 livres, et les frais sont les mêmes si elles transportent dix livres ou douze cents livres par voyage.

M. POULIOT: Je sais tout cela. Le Comité a eu la bienveillance de me permettre de poser quelques questions, je vais procéder par ordre et si vous avez quelques observations à faire après que j'aurai fini vous pourrez les faire si le Comité en convient. Serait-il possible d'obtenir une copie des rapports de ministère et des mémoires du ministère des Postes recommandant l'approbation du contrat? Serait-il possible de les déposer?

L'hon. M. HOWE: Le contrat a été calqué sur la législation adoptée par la Chambre des communes. Je ne crois pas qu'il existe de mémoire le recommandant.

M. POULIOT: Oui, monsieur; mais la législation adoptée par la Chambre ne spécifie pas de taux et je voulais obtenir des renseignements sur la recommandation faite aux fonctionnaires supérieurs du ministère des Postes en faveur du taux de 60 cents ou de 59 cents et une fraction pour le transport du courrier. La législation ne comporte rien à ce sujet. Cela a été fait par arrêté en conseil. Je voudrais voir le mémoire au ministère des Postes recommandant l'acceptation du taux de 60 cents pour le transport du courrier.

L'hon. M. HOWE: Ce document existe-t-il?

M. HERRING: Non.

L'hon. M. HOWE: M. Herring dit que ce document n'existe pas.

M. Pouliot:

D. Qui a rédigé le texte primitif du contrat conclu entre le ministère des Postes et les Lignes aériennes Trans-Canada?—R. C'est moi.

D. C'est vous?—R. Oui.

L'hon. M. HOWE: Les conditions ont été arrêtées entre moi et le ministre des Postes de l'époque, et je suppose que M. Herring se conformait tout simplement aux instructions du texte préliminaire.

M. POULIOT: Je le sais.

M. Pouliot:

D. Est-ce le ministre des Postes qui vous a dicté le texte du contrat ou est-ce vous qui l'avez rédigé?—R. Je l'ai rédigé après que le gouvernement en eût fixé les détails.

D. Oui, je le sais. Mais qui a recommandé au gouvernement l'acceptation de ce contrat du point de vue du ministère des Postes, monsieur Herring? Vous êtes surintendant des services aériens depuis plusieurs années?—R. Oui.

D. Depuis 1938?—R. Oui.

D. Depuis l'époque où vous ne transportiez que quelques sacs dans le bas du Saint-Laurent?—R. Précisément.

D. Conséquemment, vous faites autorité au ministère des Postes en qualité d'expert en matière de courrier aérien.

M. Donnelly:

D. Je suppose que vous avez consulté les données des Etats-Unis, vous vous êtes renseigné sur ce que l'on faisait en ce pays-là?—R. Non.

L'hon. M. HOWE: Voici la méthode qui a été suivie, je crois, relativement à la législation. D'après la législation, les Lignes aériennes Trans-Canada devaient transporter le courrier au prix de revient. Nous avons obtenu une estimation d'experts des Lignes Trans-Canada quant à ce que serait le coût et nous avons établi un chiffre; mais nous ne comptons pas alors obtenir durant la première année d'exploitation le rendement qu'elles atteindraient, pensions-nous, au cours de la deuxième ou de la troisième année d'exploitation. En fait, elles l'ont atteint, elles l'ont dépassé la deuxième année. Le taux de 60 cents a été fixé sur la base des recettes de la nouvelle entreprise, et c'était un chiffre arbitraire. Il a disparu du contrat de cette année et la disposition automatique de la législation est en vigueur. A l'avenir le coût du transport du courrier sera le coût établi par les résultats de l'année précédente.

M. Pouliot:

D. Je me rends parfaitement compte de cela; mais le ministère des Postes n'en est pas venu à la conclusion de signer le contrat à moins que les fonctionnaires supérieurs du ministère ne l'aient recommandé, et je voudrais savoir qui au ministère des Postes a recommandé l'acceptation du taux de 60 cents par mille?—R. Monsieur Pouliot, il n'y a eu personne, aucun fonctionnaire supérieur du ministère des Postes n'a eu quoi que ce soit à faire avec l'établissement du taux de 60 cents.

D. Je n'ai pas dit cela. Ce n'est pas ce que j'ai demandé. Je ne parle pas de l'établissement du montant. Il s'agit de l'acceptation du montant par le ministère des Postes. C'est une toute autre affaire?—R. Cela a été réglé par le Gouverneur général en conseil...

D. Ce n'est pas la question du tout. Vous me comprenez. Je voudrais que vous me répondiez comme vous me comprenez. Le montant fut établi à 60 cents par mille et le contrat stipulait 60 cents par mille. Les deux parties, les Lignes aériennes Trans-Canada et le ministère des Postes le signèrent, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Je ne vous ai pas demandé qui conseilla aux Lignes aériennes Trans-Canada de le signer ou de le passer, mais qui conseilla au ministère des Postes de l'accepter?—R. Je ne pourrais donner de réponse à ce sujet. Il se peut que ce fût le ministre des Postes.

D. Le ministre des Postes sur l'avis de quelqu'un—de quelque technicien—et j'aimerais savoir qui suggéra au ministre des Postes l'acceptation d'un taux uniforme, mentionné dans le contrat? Voilà ce que je veux savoir. C'est de la plus haute importance?—R. Je ne puis répondre à votre question.

L'hon. M. HOWE: Certains ministres agissent de leur propre initiative.

Le PRÉSIDENT: N'est-il pas possible qu'ils n'avaient pas de choix en l'occurrence et furent contraints d'accepter ce taux?

M. POULIOT: Non, monsieur le président, avec tout le respect que je vous dois, je prétends que le ministre des Postes a agi sur l'avis de ses experts, et je suppose que M. Herring est l'un de ces experts; et je veux qu'il me dise ce qui se

passa alors et comment il advint que le ministre des Postes fut induit ou encouragé à accepter ce taux comme taux raisonnable.

Le PRÉSIDENT: En simples termes, votre question porte: qui recommanda au ministre des Postes l'acceptation du taux convenu de 60 cents?

M. POULIOT: Précisément.

M. HERRING: Je ne puis vous donner de réponse précise. J'étais certainement—j'ai pris part à quelques-unes des discussions,—et la discussion la plus intéressante, je crois, eut trait au matériel qui serait employé. Or, tout le matériel servant au courrier est de modèle uniforme...

M. POULIOT: Cela ne répond pas à ma question. Je vous ai interrogé au sujet des 60 cents.

Le PRÉSIDENT: Je propose que vous permettiez à M. Herring de faire son exposé.

M. POULIOT: Très bien.

M. HERRING: On discuta la question du genre d'avion que l'on devrait employer pour le transport du courrier. Du seul point de vue du ministère des Postes, le petit avion ne transportant pas autre chose que le courrier aurait fait l'affaire et occasionné des frais d'exploitation bien moins élevés que le gros avion dont nous nous servons actuellement.

M. Pouliot:

D. Monsieur Herring, qu'importe-t-il que le courrier soit transporté de A à B dans un petit avion ou un gros avion?

M. BERCOVITCH: Permettez au témoin de répondre. Laissez-lui formuler sa réponse et quand elle sera complète nous jugerons si elle est satisfaisante ou non.

M. POULIOT: Très bien.

M. HERRING: En ce qui concerne le service du courrier, nous pouvons employer, comme je le dis, un petit avion capable de transporter seulement le courrier—pas d'installation luxueuse ou autre chose—et cet avion pourrait être acheté à un prix variant de \$35,000 à \$50,000. Cependant, avec les renseignements que nous avions et vu le nombre de milles de vol—je parle maintenant de mémoire—je crois qu'à cette époque il a été mentionné qu'un taux de 40 ou 50 cents par mille serait nécessaire aux Lignes Trans-Canada...

M. HARRIS: Je pensais que vous aviez dit 30.

M. HERRING: Un taux de 35 à 50, mais c'est un taux certainement inférieur à 60 cents. La loi relative aux Lignes Trans-Canada impose aux Lignes aériennes Trans-Canada l'obligation de fournir le matériel qui répondra non seulement aux exigences du courrier mais aussi à celles du trafic des voyageurs et des messageries, ce qui contribue à fixer les taux.

M. Pouliot:

D. Vous n'avez rien à voir à cela?—R. Le matériel choisi coûta \$130,000 par unité, et à ce compte le taux de 60 cents n'était certainement pas excessif.

D. Est-ce ce que vous avez dit au ministre des Postes avant la signature du contrat?—R. Je ne me souviens pas d'avoir dit cela, mais je ne pourrais pas le nier.

D. La situation vous fut expliquée à cette époque?—R. Absolument.

D. Et vous avez eu l'occasion de rencontrer le ministre des Postes avant la signature du contrat?—R. Oui.

L'hon. M. HOWE: Quel modèle d'avion proposez-vous qui coûterait \$40,000 ou \$50,000 et suffirait pour le transport du courrier?

M. POULIOT: Je ne comprends pas. M. Herring ne m'a pas expliqué la chose clairement. L'application du taux pour le transport du courrier simplement parce que les avions étaient plus gros et étaient en même temps affectés à un service plus

rapide—je ne vois pas la différence que cela pourrait faire dans le taux pour le transport du courrier.

L'hon. M. HOWE: Voici la différence que cela fait: les avions que nous possédons ont un grand rayon d'action, ils peuvent suivre un horaire régulier et volent à grande vitesse. L'avion que vous achetez pour \$40,000 ou \$50,000 n'aurait pas le rayon d'action des avions actuels et ne pourrait suivre l'horaire des avions actuels, qu'il soit ou non en mesure de transporter des voyageurs.

M. POULIOT: Vous entrez maintenant dans le domaine technique, et ni M. Herring ni moi ne sommes des experts.

Maintenant, serait-il possible d'obtenir une liste détaillée de tous les petits services des Lignes aériennes Trans-Canada montrant (1) la distance; (2) les sommes versées par le ministère des Postes aux Lignes Trans-Canada, le coût aux Lignes Trans-Canada; (3) les recettes du ministère des Postes. J'aimerais avoir un exposé indiquant chaque service particulier des Lignes Trans-Canada: en premier lieu, la distance; deuxièmement, le coût; troisièmement, les revenus de chaque service; je voudrais aussi avoir des données sur le nombre de voyages. Il appartient au Comité de décider s'il lui agrée d'obtenir ces renseignements. Je crois que ces renseignements seraient très utiles aux membres. Si les chiffres ne sont pas disponibles, quelles sont les recettes estimatives? Quelles sont les recettes estimatives dans chaque cas pour chaque service?

L'hon. M. HOWE: Je crois, monsieur Pouliot, que vous vous rendez compte de la difficulté d'obtenir les recettes d'un service particulier. Par exemple, une lettre est mise à la poste à Seattle en destination de Moncton; son port coûte seulement 6 cents tandis qu'une autre lettre mise à la poste à Seattle à destination de Vancouver coûte également 6 cents. Comment pourriez-vous diviser les frais généraux?

M. POULIOT: Il y a quelque chose de surprenant. Cela m'a beaucoup étonné. C'est que des fonctionnaires supérieurs du ministère des Postes prétendent qu'il y a eu des surplus dans le courrier aérien depuis 1932...

M. HERRING: Non.

M. POULIOT: Et ce que j'ai entendu M. Herring dire m'a beaucoup surpris. M. Herring dit non, mais je vais lui montrer quelque chose qui le surprendra beaucoup.

M. Pouliot:

D. Avez-vous préparé cette liste, monsieur Herring?—R. Oui.

D. Je vais la parcourir et vous répondrez à mes questions. De 1927 à 1928 il y eut des déficits; de 1927-1928 à 1931-1932, encore des déficits; mais en 1932-1933—j'ai parcouru deux colonnes—et dans la première il y a le coût et dans la seconde un aperçu des recettes postales; or l'année 1932-1933 a coûté \$200,856.55 et les recettes postales ont donné à peu près \$291,522.71, soit pour cette année 1933 un surplus d'environ \$90,000 au lieu d'un déficit.

L'hon. M. HOWE: Rappelez-vous que les recettes postales ne constituent pas un revenu car d'autres services entrent dans cette perception; il y a la distribution, etc. M. Herring a voulu dire qu'il ne portait à notre crédit que 4 cents de courrier postal sur une recette de 6 cents.

M. POULIOT: Les chiffres approximatifs des recettes postales ont quelque chose de fantastique. Il y a eu surplus entre le coût d'exploitation et le revenu approximatif des recettes annuelles depuis 1932-1933; n'est-il pas vrai?

M. HERRING: Oui.

M. Pouliot:

D. Et cette liste a été dressée pour la gouverne des chefs du ministère des Postes?—R. Se rapporte-t-elle aux Lignes aériennes Trans-Canada?

D. Elle se rapporte à tout; c'est pour le service postal aérien; je ne crois pas toutefois que ce service soit plus rémunérateur que la T.C.A., mais ce n'est pas le moment d'établir des distinctions trop subtiles.—R. Vous tombez là dans une erreur populaire. Je vais vous donner un exemple. Prenons le service Edmonton à la rivière Mackenzie; l'entrepreneur touche \$100,000 par année; or, les recettes postales annuelles atteignent \$200,000. On pourrait trouver un appui à votre remarque si l'on pouvait dire que tout le courrier transporté par cette ligne provient d'Edmonton et qu'il n'y a qu'à le transporter. Or, le montant de la liste, je veux dire le courrier dont il est question ici, vient de tout le pays; il emprunte ici le rail, là le camion, enfin tous les modes de transport disponibles; tous ces modes de transport contribuent pour leur part au coût d'ensemble; tous doivent compter dans les frais généraux.

D. J'abonde dans votre sens, à votre grand étonnement; et c'est justement parce que je suis d'accord avec vous sur ce point que je reste étonné de voir un surplus dans le chiffre approximatif des recettes postales.—R. Nous n'employons pas le mot surplus.

D. Oh! non, non et non, vous n'employez pas le mot surplus mais les chiffres ont leur éloquence et ils sont de plus en plus élevés. Je ne voudrais pas fatiguer mes collègues par cette argumentation, mais j'ai les données sous les yeux et il y a un surplus de \$490,000 pour l'an dernier.—R. Oui, de recettes postales.

D. Faudrait-il user des douzaines de crayons pour effectuer le calcul?—R. Non; la chose est toute simple.

L'hon. M. HOWE: Il y a tout un abîme entre les messageries et le courrier. Les messageries ont un tarif d'un point à un autre et vous allez simplement de ce point à l'autre; pour le courrier, vous apposez un timbre de 6 cents sur une lettre pour n'importe quelle petite ville ou village du Canada sans tenir compte si l'avion s'y arrête, et la lettre est portée à destination. Le port de six cents donne droit à un certain nombre de services qu'ignore le service des messageries.

M. Pouliot:

D. Possible. Je partage absolument l'avis de M. Herring là-dessus, mais ce que je trouve étrange c'est la manière de faire l'estimation. M. Herring a déjà fourni quelques explications, mais je ne suis pas satisfait.—R. Vous désiriez savoir comment nous nous y prenons pour obtenir une idée approximative des recettes postales?

D. Oui.—R. Voici: pour ces routes lointaines, nous prenons cent livres de courrier que nous divisons en première, deuxième, troisième et quatrième classes au poids. Le tarif de chaque classe nous est connu. Je n'irai pas jusqu'à prétendre que nos calculs sont absolument exacts, mais s'ils le sont, 55 p. 100 du volume total du courrier consiste en journaux au tarif de 2 cents la livre; 10 p. 100 en lettres de première classe, et le reste appartient aux autres classes. Il s'agit simplement de déterminer la moyenne des recettes postales.

D. Ce calcul vient-il de la division du courrier aérien du ministère des Postes?—R. Non, de nos bases et à notre demande.

D. Combien y a-t-il d'employés dans ces bases?—R. Nous avons un percepteur régional à divers endroits du pays.

D. Sont-ils renseignés par le maître de postes sur le poids?—R. Non.

D. Mais alors comment peuvent-ils établir le calcul s'ils ne reçoivent aucun renseignement du maître de poste intéressé?—R. Prenez le service de la rivière Mackenzie. 99 p. 100 du courrier passe par le bureau de poste d'Edmonton. Le reste, soit 1 p. 1000, nous laisse assez indifférents. Ils peuvent obtenir des chiffres exacts du bureau-terminus.

D. Et vous vous en contentez. Pas de rapports annuels, mensuels ou hebdomadaires des maîtres de poste pour cette ligne?—R. Non, pas sur le poids parce que le bureau-terminus établit les factures.

D. Au sujet de la page 6 du rapport de la Trans-Canada, quelle a été la recette postale sur le montant dépensé par les Postes pour le courrier aérien entre

Montréal, Ottawa et Toronto depuis le 18 juillet 1939?—R. Impossible de vous fournir ce renseignement sur-le-champ.

D. Voulez-vous le communiquer au secrétaire du Comité, si le Comité y consent? Voulez-vous aussi répondre à la même question pour le second service de jour avec les vols d'entraînement entre Montréal et Moncton, du 1er novembre 1939 au 1er janvier 1940?—R. Bien volontiers.

D. Merci. Je désirerais aussi avoir une réponse à la même question et pour le service du 1er janvier 1940 au 1er juillet 1940?—R. Je ne pourrai rien vous fournir sur juillet. Je puis aller jusqu'à fin mai.

D. Oui. Ce que vous pourrez. Et merci bien. Pourquoi cet arrêt dans le transport du courrier de première classe et pourquoi ces services n'acceptent-ils plus que les surtaxes?—R. Pendant la période d'expérimentation, je veux dire quand les pilotes se familiarisaient avec les routes et quand il y avait danger de dislocation générale, nous avons entrepris le transport par air de tout le courrier de première classe; en prenant toutes les précautions pour éviter les retards de livraison. Le service n'était pas assez régulier, à notre avis, pour exiger le tarif de lettres par avion; mais dès que les pilotes ont été suffisamment capables, nous avons institué un service postal aérien régulier.

D. Comment le ministère des Postes a-t-il calculé le volume approximatif du courrier du Trans-Canada pour 1940, je veux dire pour l'année civile 1940?—R. Pour l'année civile? Nous ne nous en occupons pas. Nous ne basons pas nos comptes sur l'année civile.

D. Oh! Comment le ministère des Postes calcule-t-il le chiffre approximatif pour cette année 1940-1941?—R. Nous connaissons le programme. Ce programme est établi de concert avec le ministère des Postes et celui des Transports.

D. Vraiment?—R. Nous connaissons le nombre de milles que nous multiplions par 60 cents.

D. Représentez-vous le ministère des Postes à ces séances?—R. Oui, d'ordinaire.

D. Vous calculez ensemble, n'est-ce pas? Les représentants de la Trans-Canada et ceux des Postes se réunissent et préparent le budget?—R. Non. Nous discutons d'abord le volume du service, et nous réglons complètement cette question avant d'aborder le budget. La Trans-Canada n'a rien à voir dans notre budget. Nous faisons nous-mêmes le travail.

D. La Trans-Canada prépare son propre budget et vous, le vôtre?—R. Ils doivent nous convaincre que toute augmentation de service est justifiée.

D. Voici ce que je ne comprends pas et je profite de l'occasion pour le dire. Si j'ai bonne mémoire, quelqu'un de la Trans-Canada a déclaré au Comité à sa dernière séance que les prévisions pour le courrier postal aérien de la présente année atteignaient \$1,900,000. Est-ce exact? J'ai oui parler de certains calculs sur le revenu probable de la Trans-Canada.

M. COLYER: Un revenu probable?

M. POULIOT: \$1,960,000, je crois. Je n'ai pas le livre en mains.

M. COLYER: \$3,100,000 est le chiffre exact, d'après moi.

M. HERRING: \$3,600,000.

M. COLYER: \$3,100,000 pour l'année civile.

M. POULIOT: \$3,600,000?

M. COLYER: \$3,100,000.

M. POULIOT: Oui; merci.

M. Pouliot:

D. On a calculé à \$1,200,000 ou \$1,300,000 les contrats omnibus?—R. Oui, c'est la différence. C'est à peu près cela. On peut dire que c'est exact.

D. Pourriez-vous, monsieur Herring, nous fournir une liste des raisons d'une telle augmentation?—R. C'est fort simple.

D. La raison des augmentations et celle des dépenses et de la recette probable tirée de chacun?—R. Je puis vous fournir la recette et vous donner un chiffre approximatif des droits postaux.

D. Oui?—R. Pour l'an dernier.

D. Oui?—R. Mais je ne saurais rien vous promettre pour la présente année.

D. Impossible de rien donner pour l'année prochaine?—R. Non; je pourrais seulement deviner.

D. Et pour la présente année?—R. Je puis vous donner le volume en livres pour l'an dernier ainsi que les frais de l'an dernier et le montant prévu pour la présente année.

D. Oui. Le ministère des Postes tire-t-il quelque profit d'une des lignes aériennes?—R. Si vous me permettez une explication, je vous dirai ceci: supposons la formation soudaine d'un district éloigné. La découverte d'une mine d'or et une agglomération autour de cette mine. Il faut assurer le service postal à cette agglomération. Règle générale et dix-neuf fois sur vingt, il n'y a pas de route. Nous expédions donc le courrier par avion. Impossible de faire de l'argent sur ce service. C'est du moins mon avis. Mais si un événement fait disparaître le service aérien et le remplace par un service terrestre, le ministère aurait à dépenser deux, trois, quatre, cinq et six fois autant à cause des difficultés de transport terrestre.

D. Qui démontre au ministère des Postes la nécessité d'un service plus fréquent ou d'une extension de service?—R. Les statistiques. Nous connaissons le volume du courrier qui emprunte cette voie ainsi que les recettes des bureaux desservis.

D. En cas d'un nouveau service, il n'y a pas de courrier au début?—R. Non. Un service nouveau comme celui dont je parle n'a rien de stable, et on peut dire qu'il n'y a de départ que quand il y a quelque chose à transporter. L'entrepreneur transporte le courrier à un tarif minime, car il va dans le territoire en question pour ses propres affaires et nous utilisons ses services pour le transport du courrier.

D. En fait ces dernières années, vous avez abandonné environ seize services?—R. J'ignore le nombre; je l'ai oublié, mais je ne crois pas que ce nombre soit de seize.

D. Pas soixante, mais seize.—R. Non, ni seize; j'en doute fort. Mais admettons l'abandon d'un service; j'en ai un à l'esprit, celui de Chibougamou...

D. Je vais vous montrer la liste.—R. Je ne discute pas. J'ai simplement oublié.

D. C'est tout de même possible, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Parfait. Votre réponse me satisfait; elle nous fait gagner beaucoup de temps. Serait-il possible d'obtenir un tableau ou une liste des extensions et des augmentations de services établis de concert avec la Trans-Canada. (1) depuis le 1er janvier 1940; (2) de ceux à établir de concert avec la Trans-Canada ou prévus d'ici au 31 décembre 1940, date qui marque l'expiration de l'exercice financier de la Trans-Canada; puis pour en venir à vos prévisions pour la présente année financière fédérale; (3) des services à créer ou prévus, de concert avec la Trans-Canada jusqu'au 31 mars 1941. Je parle ici des services dont il est question entre la Trans-Canada et le ministère des Postes, mais qui ne fonctionnent pas cette année et doivent le faire à l'expiration de l'année financière, à la fin de la présente année et avant la fin de l'année financière du ministère des Postes.

M. HERRING: La réponse est facile à faire; c'est non.

Le PRÉSIDENT: M. Pouliot me semble usurper les fonctions du Comité. Si ce dernier consent à la prolongation de cet interrogatoire, parfait; mais il prend beaucoup de notre temps. Au Comité de décider.

M. GRAY: Vu que j'ai proposé la motion, je demanderai à M. Pouliot s'il en a encore pour longtemps.

M. POULIOT: Je suis très reconnaissant au Comité. Les mots me manquent pour lui exprimer ma gratitude. Encore une question.

M. GRAY: Allons, encore une.

M. POULIOT: Une seule question de plus, et j'en remercie le Comité. Serait-il possible d'obtenir copie de tous les rapports ou mémoires recommandant de rendre les services aériens dont je viens de parler plus nombreux ou plus fréquents?

L'hon. M. HOWE: Je ferai remarquer que le Comité n'interroge pas présentement le ministère des Postes. Vos questions ont-elles trait aux travaux du Comité?

M. POULIOT: A votre aise.

L'hon. M. HOWE: Ne sera-t-il pas à propos de demander ces renseignements quand les crédits du ministère des Postes seront étudiés à la Chambre?

M. POULIOT: Oui. Mais avez-vous l'intention d'éviter la réponse à mon autre question?

L'hon. M. HOWE: Pas du tout.

M. POULIOT: Je n'exigerai pas de réponse à ma question. Toutefois j'aurais une dernière question à poser à M. Herring. Voulez-vous, monsieur Herring, dire au Comité si vous savez que la division des Postes a réduit ses crédits pour la présente année?

M. HERRING: Si je sais que l'on a réduit les crédits de ma division?

M. POULIOT: De la division des Postes; le ministère compte deux divisions principales, celle des Postes...

M. HERRING: Je ne vous comprends pas; voulez-vous dire comment il fonctionne?

M. MACINNIS: Je ne crois pas que nous devrions laisser poser des questions sur ce qui regarde un autre ministère. Le directeur général des Postes pourrait s'opposer à ce que l'on fournisse des renseignements de cette façon; non que j'y trouve aucune objection. Mais M. Pouliot possède assez d'expérience et le sait parfaitement.

M. POULIOT: Très bien, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la décision générale du Comité est de donner suite à notre ordre de renvoi.

M. BLACK: Il y a un chiffre principal que j'aimerais obtenir, il est probablement consigné, mais je ne puis le trouver,—c'est celui du montant payé par l'Etat au ministère—j'entends réellement la subvention qui assure le fonctionnement du service. Si celui-ci était triplé et recevait les deux tiers des recettes globales du service. Si celui-ci était triplé et recevait les deux tiers des recettes et la somme versée par l'Etat comme subvention du ministère des Postes?

Le PRÉSIDENT: Nous devons attendre le retour de notre témoin.

L'hon. M. HOWE: Nous avons indiqué le chiffre de \$400,000 pour l'an dernier. Je crois qu'il a été répondu à cette question. Ce chiffre était d'environ \$400,000 l'année dernière. Bien entendu, le courrier s'accroît. Le service ne remonte qu'à l'an dernier et nous nous attendons que sous peu nous aurons des bénéfices pour les Postes avec le taux de 4 cents aussi bien que des bénéfices pour les Lignes aériennes Trans-Canada ce qui leur permettra d'abaisser leur taux postal de 60 cents. Vous voyez, les deux vont de pair.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous répéter votre question à M. Herring, ou avez-vous fini?

M. BLACK: Peut-être, un instant.

L'hon. M. HOWE: Nous obtiendrons le renseignement de M. Herring. Je crois, monsieur Herring, que vous avez soumis un chiffre. En supposant un coût de 4 cents par lettre aux lignes aériennes Trans-Canada à combien s'élève le solde entre la somme versée à ces lignes et le montant des recettes provenant de

la vente des timbres-posts à raison de 4 cents par timbre? Vous nous avez soumis ce chiffre et je crois que vous avez dit qu'il était d'environ \$400,000?

M. HERRING: A raison de 4 cents par lettre et sur une base aussi de 50 cents...

M. BLACK: Je le regrette, mais je ne puis aucunement entendre le témoin.

M. HERRING: Nous avons estimé un déficit de \$410,952 pour la dernière année financière. C'est-à-dire, que telle fut la perte dans l'ensemble. C'est-à-dire, qu'en assumant nous-mêmes 2 cents comme coût du transport du courrier ordinaire nous avons encore perdu à peu près \$410,000.

M. BLACK: Ces 60 cents ne sont pas établis sur une base de 4 cents par lettre dans les recettes du service postal; c'est un chiffre arbitraire?

M. HERRING: Plus ou moins. Le tarif postal ordinaire est de 3 cents, celui du courrier aérien est de 6 cents, de sorte qu'on ne peut soutenir que nos profits sont d'au moins 3 cents par lettre.

M. BLACK: En créditant le service aérien de 4 cents, ou en admettant que les deux tiers du service postal coûtent les deux tiers des recettes postales, quelle est la subvention payée directement ou non au ministère des Postes pour lui permettre l'exploitation de ce service? L'honorable ministre a parlé d'un chiffre de quelque \$400,000. J'aimerais obtenir ce chiffre si possible; c'est celui qui m'intéresse le plus.

L'hon. M. HOWE: Le témoin vient de le répéter; c'est \$410,000. Bien entendu, cela accorde aux autres services des Postes 2 cents par lettre, ce qui est peut être trop. J'imagine que M. Herring ne soutiendrait pas que non au Comité. Les Postes prennent 2 cents par lettre pour leurs autres services. Après tout, ce tarif ne comporte aucun transport ferroviaire et il faut contrebalancer le coût de ce transport qui entre dans le service ordinaire. D'après la base employée par les Postes pour leurs calculs, après avoir tenu compte du transport des lettres à raison de 4 cents, il restait encore un déficit de \$410,000. Cela me paraît un exposé raisonnable.

M. HARRIS: Le témoin a eu l'obligeance de laisser entendre en réponse à une question antérieure que le coût peut être quelquefois de 35 cents, quelquefois de 50 cents et ainsi de suite. Il a dit que ma réponse valait la sienne. Si j'occupais son poste je crois que je pourrais peut-être donner une meilleure réponse que cela. A tout événement, il devrait être possible d'obtenir une meilleure réponse que celle-là. Voici un réseau qui obtient 59.5 p. 100 de ses recettes par le transport d'un courrier aérien. Une chose est évidente: l'exploitation de ce réseau ne s'élève pas à 50 p. 100 pour le transport du courrier aérien; c'est un fait. Il en résulte que ces 60 cents par mille d'envolée constituent réellement plus ou moins une subvention qui contribue à assurer le maintien de ce service très important et très nécessaire. Le témoin n'a pas encore dépassé 50 cents; il a dit que son chiffre le plus bas serait entre 35 et 50 cents. Néanmoins, prenons 50 cents comme maximum. Pour 2,700,000 milles de vol nous avons une subvention nette de \$276,000 à raison de 10 cents par mille, somme qui est remise par les Postes à ce service à titre de subvention. En prenant la moyenne des deux chiffres de 35 et 50 cents et en l'abaissant jusqu'à 40 cents, on trouve que le ministère des Postes a remis \$532,000 l'an dernier aux lignes aériennes Trans-Canada pour l'exploitation de ce service. Si cet exposé est essentiellement exact, j'aurais une question à poser au témoin.

M. HERRING: Mon hésitation à vous citer le chiffre exact me paraît excusable et, puis-je dire, explicable. Il y a différents modèles d'avions qu'on peut employer, dont l'un coûte \$35,000 et l'autre, disons, \$50,000.

M. HARRIS: C'est à côté de la question; vous essayez de l'éluder. Voyez la déclaration, messieurs. Sûrement, on doit avoir une idée si c'est 35 ou 50. Le rapport dit 60 cents, de sorte que nous pouvons dire entre 35 et 60 cents; que représentent les 10 cents?

M. HERRING: Le point est qu'il y a plusieurs sortes de trafic. C'est une chose de financer un service postal et c'en est une autre de financer un service de messageries ou un service de voyageurs en même temps que ce service postal. Naturellement, s'il s'agissait exclusivement d'un service postal, il y aurait possibilité d'obtenir les détails. Mais quand il y a d'autres services les frais sont plus forts.

L'hon. M. HOWE: La différence est dans le coût du matériel. Il n'existe pas d'avion qu'on pourrait acheter aujourd'hui pour \$35,000 et qui pourrait fournir le service nécessaire. On ne pourrait pas acheter d'avion pour \$40,000 ou \$50,000 pour le transport postal et assurer le service rapide qui existe aujourd'hui entre Halifax et Vancouver. On pourrait trouver un avion pour assurer ce service mais il lui faudrait 2 ou 3 jours alors que nos avions actuels parcourent ce trajet en 1 journée. Vous parlez d'un sujet tout à fait hypothétique. Je ne connais pas d'avions meilleur marché que ceux que nous utilisons maintenant dans notre service transcontinental qui soient aussi appropriés à cette fin. En outre, nous sommes en train de bâtir des recettes postales qui dans un an ou deux nous permettront probablement de diminuer le coût du transport aérien. Ainsi que M. Herring l'a dit, au bout de cinq ans le chiffre des recettes sera peut-être tel qu'il abaissera de beaucoup le coût de ce service. Il pourra peut-être payer tous les frais d'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada. Comment peut-on concilier cela avec la déclaration qu'on pourrait acheter des avions de \$35,000 ou de \$40,000 et établir un service postal meilleur marché?

M. HARRIS: Je me rends compte de ces difficultés en considérant la situation dans son ensemble. Peut-être le ministre admettra-t-il ceci: les lignes précitées reçoivent une subvention importante—autant l'appeler ainsi—parce qu'elles transportent du courrier. Autrement dit, si vous ne faisiez pas le transport du courrier, des voyageurs et des messageries, vous auriez un déficit énorme. Soixante-dix pour cent de vos recettes proviennent des services postaux.

L'hon. M. HOWE: C'est vrai, mais nos lignes ne fournissent-elles pas un service? S'il n'y avait pas de courrier, nous n'en aurions pas le transport.

M. HARRIS: Mais soixante-quinze pour cent des recettes proviennent du service postal.

L'hon. M. HOWE: Vous discutez les neuf premiers mois au cours desquels nous avons transporté des voyageurs. Ils n'ont été transportés que pendant les neuf premiers mois de l'année que vous discutez. Les recettes du service-voyageurs seront tout autres cette année. Au cours des années, les frais d'exploitation seront de plus en plus défrayés par les voyageurs et de moins en moins par le service postal. Vous discutez une année incomplète quant au transport des voyageurs.

Je n'aime pas le mot "subvention". Un service est rétribué.

M. HARRIS: Je cherche un meilleur mot.

L'hon. M. HOWE: Ce n'est pas une subvention, c'est le paiement d'un service.

Aux débuts du service postal aérien aux Etats-Unis il en coûtait en moyenne \$2.00 du mille pour le transport du courrier. Ce coût a été diminué. A mesure que le service-voyageurs prenait de l'ampleur, on a réduit ce coût. Je présume que le coût moyen du transport du service aérien aux Etats-Unis est aujourd'hui de trente cents. Je serais surpris si l'an prochain nous n'abaissions pas le nôtre à cinquante cents par mille.

M. HARRIS: A propos, les crédits des Postes ne disent rien au sujet de ces 10 cents dont on parlait tantôt. En d'autres termes, le ministère des Postes ne profite pas de ces 10 cents, parce que votre budget est de \$4,450,000.

L'hon. M. HOWE: Les Postes ne les obtiennent pas cette année parce que nos frais n'ont pas été réduits à ce point. Toute réduction des frais d'exploitation que nous ferons cette année sera appliquée à la réduction des frais du transport du courrier en 1941.

M. HARRIS: A moins que le volume du courrier ne soit doublé, le chiffre des recettes pour le transport du courrier sera bien loin de correspondre à celui de votre budget.

L'hon. M. HOWE: Oh! non. Pour ce qui est de 1940 le prix du transport du courrier est fixé à soixante cents par mille. On s'est entendu sur le nombre des services et il n'y aura pas de changement en 1940. En 1941 le tarif de transport du courrier sera modifié selon les résultats de 1940. Le nombre des services qu'on exploitera alors restera à décider en temps opportun.

M. HARRIS: Je vais faire cette dernière observation, monsieur le président. Je ne crois pas que le ministre ait un meilleur mot que "subvention". On va payer une somme d'argent importante d'après le tarif de soixante cents pour l'année 1940 aux Lignes aériennes T.-C. et bien qu'il n'y ait pas d'estimation, ce qui est une chose que je critique; plus tard j'espère qu'il y aura une estimation et j'ai une idée que cette somme atteindra soixante-dix pour cent de leurs recettes.

L'hon. M. HOWE: Je crois que vous vous trompez dans plusieurs sens. Je ne crois pas que cette somme atteigne soixante-dix pour cent de leurs recettes et quant à être une subvention ou non, cela dépend du poids du courrier transporté. Il augmente tout le temps et je ne crois pas que personne puisse prédire ce qu'il sera à l'avenir.

M. HARRIS: Il va passer de \$2,000,000 à \$4,000,000. Ces \$4,000,000 vont entrer dans la caisse de ces Lignes. Ils aideront leur bilan à faire meilleure figure.

L'hon. M. HOWE: Elles reçoivent passablement de timbres pour le transport du courrier et elles s'attendent à en recevoir davantage.

Elles ne font voir que les dépenses; leurs recettes n'apparaissent pas encore. Celles-ci vont au Fonds du revenu consolidé. Cette question a deux aspects.

M. HARRIS: Nous avons ici un témoin du ministère des Postes. On a dit à la Chambre que les Postes ne font pas de profits. De fait, on laisse entendre que le transport du courrier à raison de soixante cents ne leur a pas été profitable. Ce transport à raison de soixante cents vous a-t-il fait subir des pertes?

M. HERRING: C'est le petit nombre de lettres transportées jusqu'ici qui en est la cause.

M. HARRIS: Je le regrette, mais je ne puis entendre un mot de ce que vous dites.

M. HERRING: C'est le petit nombre de lettres transportées jusqu'ici qui en est la cause. Mais ce tarif de soixante cents resterait le même si la quantité de lettres était doublée.

M. HARRIS: Vous êtes d'avis qu'il y a une perte importante?

M. HERRING: Dans le moment, oui.

Le PRÉSIDENT: Le Comité a-t-il fini d'interroger le témoin? Si on n'a plus de questions à vous poser, monsieur Herring, je désire vous remercier très cordialement de votre comparution et des renseignements que vous nous avez fournis.

Allons-nous essayer d'en finir avec les Lignes aériennes Trans-Canada avant le déjeuner?

M. HARRIS: C'est tout à fait impossible. Vous avez promis d'en finir avec le rapport, puis de le parcourir clause après clause et puis vous nous avez priés de ne pas poser de questions sur chaque clause en dépit du fait qu'ensuite vous nous avez demandé si nous voulions interroger.

Le PRÉSIDENT: Nous avons décidé de poursuivre l'étude du rapport et que les membres du Comité auraient toute liberté de poser d'autres questions après la fin de nos délibérations. Je crois que c'était M. English qui lisait le rapport.

M. ENGLISH:

FINANCES

Le capital payé de la compagnie, provenant entièrement d'émissions d'actions, s'élève maintenant à \$3,750,000, en augmentation au cours de l'année, de \$550,000. Sur cette somme, \$3,699,889 ont été affectés aux avions, constructions et installations au sol. Aucune partie du capital n'a été employée pour l'organisation, l'entraînement ou le développement. Le bilan de la compagnie au 31 décembre 1939 est attaché au rapport.

L'état des revenus de l'année, défalcation faite des frais d'exploitation, y compris la dépréciation et l'intérêt sur le capital investi, accuse un déficit de \$411,656, soit un peu moins que les \$488,941 votés par le Parlement. Les tableaux annexés donnent le détail des recettes et des dépenses. Les frais d'exploitation comprennent, outre ceux des services payants, le coût de développement des nouveaux services et de l'entraînement du personnel.

Une réserve pour dépréciation a été prévue pour toutes les propriétés qui y sont sujettes. La dépréciation chargée au poste "Frais d'Exploitation en 1939" s'élève à \$557,342 et représente environ 20 p. 100 du total des frais d'exploitation. La responsabilité de la Compagnie comme employeur et envers les voyageurs et le public est entièrement couverte par des assurances prises au dehors. Les avions et autres propriétés de la compagnie sont aussi assurés contre la perte ou les dommages à un fonds autonome d'assurance ou dans des compagnies indépendantes.

M. JACKMAN: J'aimerais que vous reveniez à la première partie de ce que vous venez de lire sous la rubrique "Finances". Vous y dites: "Sur cette somme, \$3,699,899 ont été affectés aux avions, constructions et installations au sol. Aucune partie du capital n'a été employée pour l'organisation, l'entraînement ou le développement". Il faut en déduire que ces trois articles ont été débités à l'exploitation; est-ce exact?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. JACKMAN: Vous dites aussi: "La responsabilité de la Compagnie comme employeur et envers les voyageurs et le public est entièrement couverte par des assurances prises au dehors". Il s'agit ici d'une nouvelle forme d'assurance, n'est-ce pas? Le chemin de fer n'est intéressé qu'à sa propre exploitation. Il s'agit ici d'un genre spécial d'assurance propre aux compagnies aériennes, et les Lignes aériennes Trans-Canada, pas plus que le chemin de fer, ni l'Etat, ne jugent à propos d'être leurs propres assureurs dans ce cas. Je suppose que vous n'avez pas d'assurance.

L'hon. M. HOWE: Dans l'exploitation ferroviaire les risques sont très largement disséminés. Les chemins de fer s'assurent en partie eux-mêmes. Quant à nous, nous avons des assurances dans des compagnies du dehors. Ainsi, les principaux employés sont assurés dans des compagnies du dehors. Les Lignes aériennes Trans-Canada font de trop petites affaires pour établir une moyenne capable de les couvrir en cas de perte et il a été jugé plus sage de les assurer au dehors.

M. JACKMAN: Je suppose que l'assurance de vos passagers est la chose la plus importante, responsabilité publique. Je suppose que les compagnies d'aviation des Etats-Unis ont eu assez de pratique à ce sujet pour que vous sachiez à quoi vous en tenir. Les taux sont passablement établis. La pratique des compagnies d'assurance est maintenant bien connue, et elles savent précisément quelles primes il convient d'exiger. Pendant combien de temps croyez-vous qu'il sera opportun de nous assurer dans des compagnies étrangères plutôt d'être nos propres assureurs ou de faire porter l'assurance par le gouvernement, ce qui permettrait d'économiser les primes versées à des compagnies privées.

L'hon. M. HOWE: Je crois qu'il nous faudrait une flotte d'avions beaucoup plus nombreuse avant de pouvoir raisonnablement en arriver là. La chute d'un

avion ferait disparaître une très forte proportion de l'actif de la compagnie, s'il y en avait une aujourd'hui.

M. JACKMAN: J'envisageais la question du point de vue d'une compagnie privée, les Lignes aériennes Trans-Canada, qui constituent un organisme distinct. Mais vu que c'est une entreprise possédée par l'Etat, ne pensez-vous pas qu'il serait opportun de songer à en porter la responsabilité et d'éliminer complètement l'assurance. Si nous prenions l'assurance à notre compte nous économiserions l'argent que reçoivent les compagnies d'assurance.

L'hon. M. HOWE: Cette question a été étudiée à fond. Il nous a semblé que les taux de primes qu'elles proposaient étaient des taux raisonnables qui s'appliquaient à toute l'industrie dans l'Amérique du Nord. Nous avons jugé sage de confier à des assureurs publics toute l'assurance sauf celle qui s'applique aux chutes. De fait, nous avons constitué notre propre échelle de risques dans la compagnie pour ce qui regarde l'assurance couvrant les chutes. Si un avion fait une chute, nous avons des indemnités, du moins nous avons accumulé des fonds pour cette fin. C'est une question d'opinion. Je crois que toute personne occupant ce fauteuil pourrait avoir une opinion différente, mais j'en suis venu à cette conclusion sur l'avis des chefs de service.

M. McCULLOCH: Continuez.

M. ENGLISH: On a posé une question à la dernière séance relativement au mode d'estimation des taux de dépréciation. Voici un état à ce sujet. Voulez-vous que je le lise?

M. HARRIS: Consignez-le au compte-rendu.

M. ENGLISH:

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Base des taux de dépréciation

	Durée estimative
Avions	4 Ans
Moteurs d'avions	4000 Heures
Matériel de transmission d'avions	5 Ans
Matériel divers de vol	5 "
Matériel de transmission au sol	5 "
Matériel de hangars	10 "
Matériel d'ateliers	10 "
Véhicules moteur-camions de livraison	5 "
Véhicules moteurs-tracteurs et camions-réservoirs	10 "
Emmagasinage de combustible et matériel de distribution.....	10 "
Meubles, installations et matériel de bureaux	10 "
Matériel d'éclairage d'aéroports	20 "
Matériel divers au sol	10 "
Hangars	Maximum 50 "

(Suivant la location de l'emplacement)

GÉNÉRALITÉS

GUERRE

La participation de la Compagnie à l'effort de guerre du Dominion et l'économie du pays est considérable. L'importance d'une ligne aérienne nationale, parfaitement équipée et possédant toutes facilités pour aider l'aviation militaire et civile, a été amplement démontrée.

En vertu d'un arrêté en conseil adopté quelque temps après la déclaration de la guerre, les employés entraînés ne peuvent s'enrôler dans les forces armées

sans la permission de la Compagnie. Quelques-uns ont obtenu cette permission et un congé leur a été accordé pour la durée de la guerre.

L'on ne prévoit pas que la compagnie ait à souffrir du plan d'entraînement des aviateurs du Commonwealth britannique qui fonctionnera à plein rendement en 1940. Tout porte à croire qu'il sera possible d'arriver à une entente mutuellement satisfaisante quant à l'usage des aéroports et autres installations.

Des mesures ont été prises pour protéger les propriétés de la compagnie contre le sabotage.

SECONDE LIGNE TRANSCONTINENTALE

La compagnie a étudié le projet de doubler le service transcontinental dans les deux sens entre Montréal-Toronto et Vancouver. Au printemps 1940, un personnel entraîné suffisant sera disponible et il est à peu près certain que le service supplémentaire sera inauguré le ou vers le 1er avril.

NOUVEAUX SERVICES

Tout indique que les installations maintenant en voie de réalisation entre Toronto et Windsor, y compris le terminus à Windsor, le terrain secondaire à London et les radiophares aux deux endroits, seront terminés à la fin du printemps ou au commencement de l'été 1940. On prévoit donc l'inauguration le ou vers le 1er juillet d'un double service quotidien entre Toronto et Windsor avec arrêt à London.

Il est aussi projeté d'établir un service entre Toronto et New York et entre Toronto et Buffalo. La compagnie a obtenu les permis canadiens nécessaires et sa demande pour le permis américain a été présenté à la *Civil Aeronautics Authority* à Washington.

ENVOLÉES TRANSATLANTIQUES

Au cours des mois d'août et septembre, les *Imperial Airways Limited* ont réussi huit voyages transatlantiques dans les deux sens, entre Southampton et New York, via Foynes, Botwood et Montréal. Les aéronefs "Cabot" et "Caribou", les plus gros hydravions affectés jusqu'ici à ce service ont été utilisés et tous les voyages ont été effectués avec succès. Aucun passager n'a encore été transporté, mais le service du courrier a été activement développé et nous sommes informés que ce service sera repris au printemps de 1940.

M. EMMERSON: Quelle est la situation actuelle pour ce qui regarde cette dernière phrase?

L'HON. M. HOWE: On nous avise que le service sera inauguré au commencement de la semaine prochaine.

M. ENGLISH:

PERSPECTIVES POUR 1940

Les progrès réalisés par la compagnie au cours de l'année sont jugés satisfaisants. Le trafic-voyageur s'est bien maintenu durant l'hiver et tout indique qu'il augmentera sensiblement au printemps, surtout si le double service transcontinental est établi. Le budget d'exploitation de la compagnie pour 1940, fondé sur la présomption que le double service transcontinental sera inauguré au printemps et que les lignes de Windsor, New-York et Buffalo seront en exploitation cet été, escompte un profit pour l'année, défalcation faite de la dépréciation et des intérêts.

Le passage d'un stage d'entraînement et d'organisation à celui d'exploitation complète présente des problèmes complexes et souvent difficiles;

c'est pourquoi le Conseil tient à reconnaître ici les bons et loyaux services du personnel.

Des relations cordiales entre le personnel des ministères des Transports et des Postes ont été maintenues au cours de l'année, et nous tenons aussi à reconnaître ici l'aide et la coopération qui ont été données à la compagnie.

Pour le Conseil d'Administration,

le Président,

S. J. HUNGERFORD.

Montréal, le 19 mars 1940.

LE PRÉSIDENT: Messieurs, je crois que nous devrions ajourner maintenant. Il est 1 heure. Reprenons-nous la séance à quatre heures? Que désirez-vous faire?

M. HARRIS: Quelques résolutions très importantes seront présentées à la Chambre cet après-midi, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT: Eh bien, il appartient au Comité de décider. Nous ne pouvons terminer notre travail aujourd'hui, vu particulièrement que notre ministre sera absent cet après-midi et que les lignes aériennes exigent beaucoup d'étude, je suppose.

M. HARRIS: Que désire le ministre? Voilà ce qui est important.

LE PRÉSIDENT: Pour ce qui regarde l'étude des Lignes aériennes Trans-Canada nous aimerions à la remettre jusqu'à son retour jeudi, et je crois que nous pourrions peut-être convenir très facilement de cet arrangement.

M. GRAY: Assurément.

L'hon. M. HOWE: Il n'y a rien qui vous empêche de vous occuper des chemins de fer. Il faut que je parte pour New-York cet après-midi.

M. GRAY: Ne pourrions-nous pas nous occuper de l'étude de quelque sujet demain?

LE PRÉSIDENT: Il ne nous reste que le budget et la reprise de l'étude des chemins de fer.

M. GRAY: Convierait-il mieux aux membres de la direction de revenir?

M. HUNGERFORD: Nous aimerions à en finir.

M. GRAY: Pouvons-nous siéger demain?

LE PRÉSIDENT: Il va falloir qu'ils attendent à jeudi.

M. GRAY: Pourquoi ne siégerions-nous pas demain.

LE PRÉSIDENT: Cela est parfait.

M. HARRIS: Demain est le jour de notre caucus.

M. McCULLOCH: Pourquoi ne nous réunirions-nous pas cet après-midi?

LE PRÉSIDENT: Nous laisserons tout en suspens jusqu'à jeudi.

A une heure, le Comité s'ajourne au jeudi 11 juillet à onze heures du matin.

SESSION DE 1940
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT
DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE
que le Gouvernement possède, exploite et contrôle

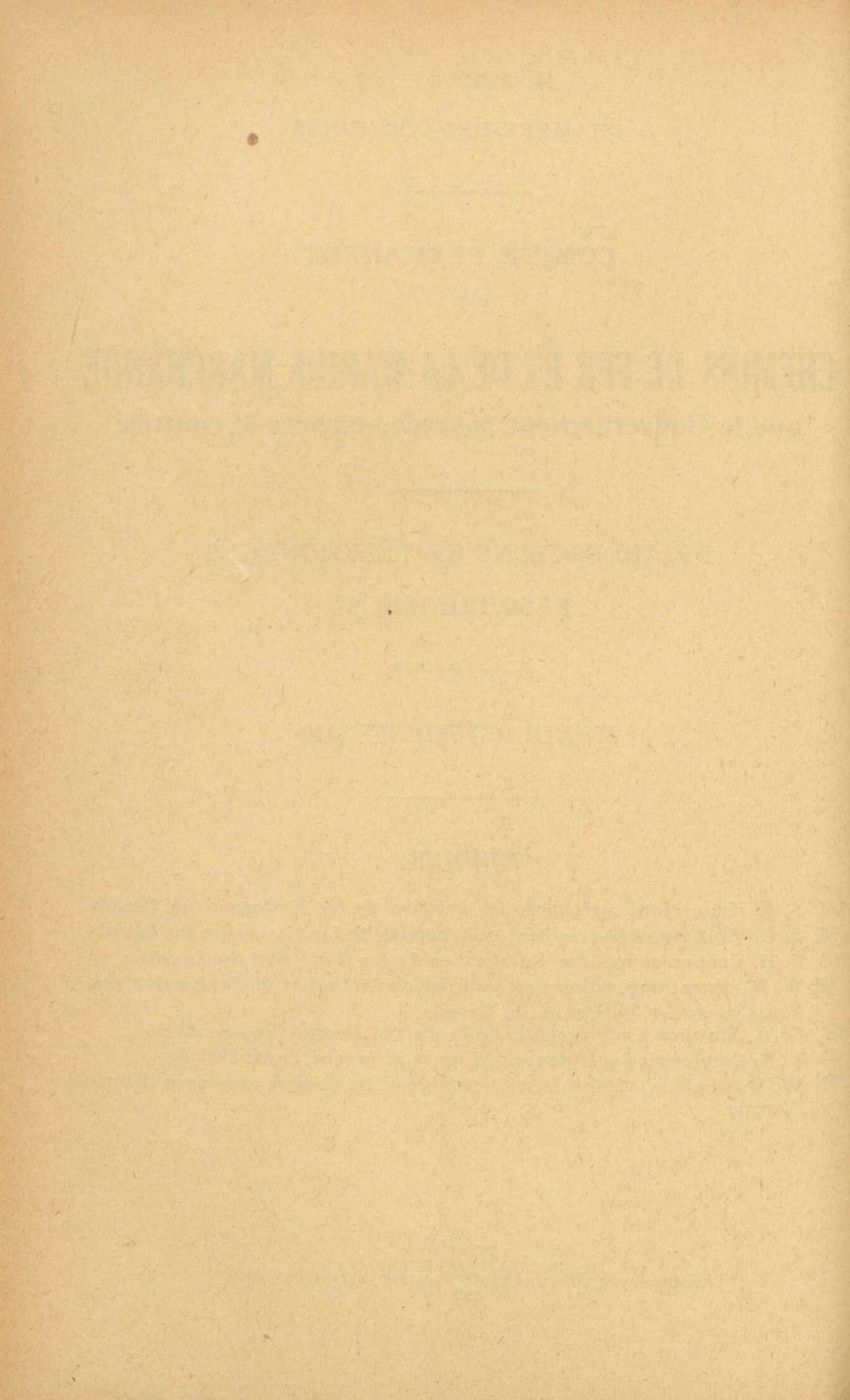
DÉLIBÉRATIONS ET TÉMOIGNAGES

FASCICULE N° 3

MARDI 16 JUILLET 1940

TÉMOINS :

- M. S. J. Hungerford, président des chemins de fer Nationaux du Canada
- M. R. C. Vaughan, vice-président des chemins de fer Nationaux du Canada
- M. T. H. Cooper, contrôleur des chemins de fer Nationaux du Canada
- M. W. M. Armstrong, adjoint au chef des recherches et de l'expansion aux chemins de fer Nationaux du Canada
- M. O. A. Matthews, vérificateur, de la maison George Touche & Co.
- M. D. B. Colyer, vice-président des Lignes aériennes Trans-Canada
- M. W. F. English, adjoint au vice-président des Lignes aériennes Trans-Canada.



RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le 18 juillet 1940

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

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié les crédits suivants du Budget des dépenses, qui ont été déferés le 28 juin, et les a approuvés, à savoir:

445—Loi des taux de transport dans les Provinces Maritimes, National-Canadien, lignes de l'Est.	\$2,000,000
446—Loi des taux de transport dans les Provinces maritimes lignes autres que le National Canadien	\$800,000
458— <i>Canadien-National (West Indies) Steamships, Limited</i> , avances sur le capital	\$21,000
459—Chemins de fer Nationaux du Canada.	\$15,000,000
460—Bac transbordeur et terminus de l'Île du Prince-Edouard	\$327,000

Le tout est respectueusement soumis.

Le Président:

J. P. HOWDEN.

PROCÈS-VERBAUX

Onze heures du matin,

le 16 juillet 1940.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande, que le Gouvernement possède, exploite et contrôle, se réunit ce jour à onze heures du matin sous la présidence de M. J. P. Howden.

Membres présents: MM. Black (Cumberland), Bradette, Donnelly, Emerson, Ferland, Hanson (Skeena), Harris (Danforth), Howden, Howe, Jackman, Lockhart, MacInnis, McCulloch, Sanderson et Sissons.—15.

Assistent: L'hon. P. J. A. Cardin, ministre des Travaux publics et des Transports; M. S. J. Hungerford, président des chemins de fer Nationaux du Canada; M. T. H. Cooper, contrôleur; M. W. M. Armstrong, adjoint au chef des recherches et de l'expansion; le col. V. I. Smart, sous-ministre des Transports; M. A. V. Franklin, vérificateur des chemins de fer au ministère des Transports; M. O. A. Matthews, représentant George A. Touche & Co., vérificateurs; M. D. B. Colyer, vice-président des lignes aériennes Trans-Canada; et M. W. F. English, adjoint au vice-président des Lignes aériennes Trans-Canada.

Ordre est donné d'insérer au procès-verbal des témoignages un état des immobilisations de chacun des hôtels des chemins de fer Nationaux du Canada.

On poursuit l'étude du rapport des Lignes aériennes Trans-Canada.

Ordre est donné de déposer devant le Comité le budget de 1940 des Lignes aériennes Trans-Canada.

Sur proposition de M. Harris, il est

Ordonné,—Que dans l'avenir les rapports relatifs aux lignes aériennes Trans-Canada indiquent le nombre des voyageurs non payants.

Sur proposition de M. Hanson, appuyé par M. McCulloch, le rapport des Lignes aériennes Trans-Canada est adopté aux voix.

M. McCulloch, appuyé par M. MacInnis, propose que le Comité se réunisse de nouveau à 4 heures de l'après-midi ce jour.—Adopté.

M. Harris, appuyé par M. MacInnis, propose l'étude du budget des chemins de fer Nationaux du Canada et du *Canadien-National (West Indies) Steamships, Limited*. La motion est adoptée et l'on aborde l'étude du budget.

Sur proposition de M. Sanderson, le Comité suspend la séance.

4 heures de l'après-midi.

Le Comité se réunit de nouveau à 4 heures de l'après-midi sous la présidence de M. J. P. Howden.

Membres présents: MM. Black (Cumberland), Bradette, Donnelly, Emerson, Ferland, Hanson (Skeena), Harris (Danforth), Howden, Howe, Jackman, MacInnis, McCulloch, Sanderson et Sissons.—14.

Le Comité reprend l'étude du budget des chemins de fer Nationaux du Canada. Au cours de l'étude du déficit net de \$20,000,000, M. Harris propose, appuyé par M. Black,—

Que l'administration, de concert avec le ministre des Transports, compte tenu de l'avis du Comité, soit priée de réduire le crédit visé par l'ordonnance à un chiffre moins élevé par suite des résultats du semestre.

Cette motion est repoussée par le vote suivant: Pour: MM. Black, (*Cumberland*), Harris et Jackman (3). Contre: MM. Bradette, Donnelly, Emmerson, Ferland, Hanson (*Skeena*), McCulloch, Sanderson et Sissons (8).

Sur proposition de M. McCulloch, le Comité suspend la séance jusqu'à 8 heures du soir.

Le Comité se réunit de nouveau à 8 heures du soir sous la présidence de M. J. P. Howden.

Membres présents: MM. Black, (*Cumberland*), Bradette, Donnelly, Emmerson, Ferland, Hansell, Hanson, (*Skeena*), Harris (*Danforth*), Howden, Howe, Jackman, McInnis, McCulloch, Sanderson et Sissons.—15.

Le Comité reprend l'étude du budget des chemins de fer Nationaux du Canada et du *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*.

Sur proposition de M. Hanson, appuyé par M. McCulloch, le budget est adopté aux voix.

Sur proposition de M. Emmerson, appuyé par M. McCulloch, on adopte aux voix les rapports suivants:

George A. Touche & Company;

Chemins de fer Nationaux du Canada;

Canadian National (West Indies) Steamships, Limited; et le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.

On approuve les chiffres suivants des prévisions budgétaires:

445—Loi des taux de transport dans les Provinces maritimes, lignes de l'Est des chemins de fer Nationaux du Canada...\$ 2,000,000

446—Loi des taux de transport des Provinces maritimes, lignes autres que le National-Canadien 800,000

458—*Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, avance sur le capital 21,000

459—Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada... 15,000,000

460—Bac transbordeur et termini de l'Île du Prince-Edouard... 327,000

Le président remercie au nom du Comité les fonctionnaires présents de leur courtoisie à l'endroit des membres du Comité. M. Black exprime sa vive appréciation pour le travail des fonctionnaires et en particulier de celui de M. Hungerford et de la Commission des chemins de fer Nationaux du Canada. Il dit également combien il apprécie les connaissances, la capacité et la courtoisie du ministre des Transports démissionnaire (l'hon. M. Howe).

Sur proposition de M. Hanson, le Comité s'ajourne à 9 h. 15 pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Le greffier du Comité,

J. P. DOYLE,

TÉMOIGNAGES

Chambre des communes, salle 277,

le 16 juillet 1940.

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, la séance est ouverte. A l'ajournement du Comité, nous en étions à l'étude des Lignes aériennes Trans-Canada. Ce sujet tenant à cœur à l'honorable M. Howe qui a manifesté le désir que le Comité ne l'aborde pas avant qu'il ne soit en mesure d'assister aux délibérations, et comme il n'est pas encore parmi nous, je propose d'aborder l'étude d'un autre sujet.

M. HARRIS: Monsieur le président, avant d'attaquer rien d'autre, ne devait-on pas déposer devant le Comité certains renseignements dès l'ouverture de la séance ce matin? J'avais cru qu'on devait nous mettre sous les yeux un état des immobilisations de chacun des hôtels pour les cinq dernières années, en même temps qu'un compte rendu de la façon dont les immobilisations avaient augmenté d'année en année; ou le chiffre des capitaux placés dans chaque hôtel.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons aborder ce sujet si le Comité le veut bien.

M. HARRIS: Je ne voudrais pas déranger la routine des travaux du Comité; je croyais que ces renseignements devaient être déposés dès l'ouverture de la séance.

Le PRÉSIDENT: Je veux bien si c'est le désir du Comité.

M. HARRIS: Existe-t-il assez d'exemplaires pour que tous les membres en aient un?

M. ARMSTRONG: Non, monsieur. Voici un exemplaire pour vous-même; il en reste un pour le dossier.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous, monsieur Harris, entendre la lecture de ce rapport?

M. HARRIS: Je me rendrai au désir du Comité, monsieur le président. L'unique moyen, j'imagine, de déposer ce rapport au dossier est de le faire lire, ce qui prendrait beaucoup de temps. On pourrait peut-être le déposer et l'insérer ensuite au dossier.

Le PRÉSIDENT: Oui; nous pouvons le considérer comme lu.

PLACEMENTS DANS LES HÔTELS EXPLOITÉS PAR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1939

Nom de l'hôtel	Lieu	Placement au 1er janvier 1935	Immobilisations annuelles chiffre net				Placement au	
			1935	1936	1937	1938	1939	31 déc. 1939
Canadian National—Charlottetown, I. P.-E...		\$ 854,171 78	\$ 1,061 58	\$ 235 00	\$ 1,240 38	\$ 870 71	\$ 3,073 85	\$860,653 30
Pictou Lodge—Pictou, N.-E...		199,344 56	559 17	.....	<i>447 52</i>	.....	.....	199,456 21
Nova Scotian—Halifax, N.-E...		2,442,553 09	<i>1,359 50</i>	985 15	5,566 76	718 80	5,660 94	2,454,125 24
Château Laurier—Ottawa, Ont...		8,653,158 25	<i>7,038 61</i>	17,557 40	6,155 62	3,475 02	10,465 55	8,683,773 23
Prince Arthur—Port Arthur, Ont...		1,180,516 01	1,844 80	1,340 58	1,803 59	560 54	4,800 98	1,190,866 50
Minaki Lodge—Minaki, Ont...		1,088,496 46	635 26	<i>1,006 65</i>	1,709 30	4,244 87	1,342 49	1,095,421 73
Fort Garry—Winnipeg, Man...		2,892,056 91	1,869 39	<i>7,677 75</i>	2,663 45	2,667 08	4,971 81	2,911,906 39
Prince Edward—Brandon, Man...		518,954 64	<i>586 54</i>	499 99	3,738 85	3,016 16	159 88	525,782 98
Macdonald—Edmonton, Alta...		2,228,376 33	18,524 52	14,274 04	3,728 45	7,064 02	15,622 74	2,287,590 10
Jasper Park Lodge—Jasper, Alta...		2,589,508 11	8,782 63	6,070 85	22,708 46	33,355 27	23,035 65	2,683 460 97
Bessborough—Saskatoon, Sask...		3,076,953 56	<i>*454,586 43</i>	21,852 38	14,191 69	<i>124 44</i>	<i>410 75</i>	3,567,048 87
Total		\$25,724,089 70	\$478,879 13	\$69,486 49	\$63,059 03	\$55,848 03	\$68,723 14	\$26,460,085 52

Les chiffres en italiques représentent les retraits nets.

*Exploitation commencée le 10 décembre 1935.

M. HARRIS: Je remarque dans le rapport que malgré que nous ayons demandé l'insertion de la totalité des sommes elles n'y apparaissent pas.

M. ARMSTRONG: Nous obtiendrons les totaux avant leur insertion au compte rendu.

M. HUNGERFORD: Oui, ou si vous préférez, nous pouvons fournir des rapports additionnels plus tard à chaque membre du Comité.

Le PRÉSIDENT: Je crois que leur insertion au compte rendu fera l'affaire.

L'hon. M. Howe vient d'arriver. Il est très occupé, de sorte que nous devrions peut-être commencer l'étude du rapport des Lignes aériennes. En l'absence de toutes suggestions nous allons la reprendre où nous l'avons interrompue le dernier jour. Nous en étions rendus à la fin du rapport signé. Qu'abandonnons-nous maintenant; le bilan? Le prochain article sera l'étude du bilan. Le Comité désire-t-il en entendre la lecture ou allons-nous l'examiner en passant?

M. BLACK: Il y a une mise à jour de \$5,000,000 et sur cette somme \$3,750,000 ont été placés au crédit des Lignes aériennes Trans-Canada en espèces; est-ce exact?

L'hon. M. HOWE: Oui, en espèces.

M. BLACK: Qui fournit ces fonds; le National-Canadien ou l'Etat?

M. HUNGERFORD: Le National-Canadien les avance et puis il souscrit aux actions des Lignes aériennes Trans-Canada?

M. BLACK: Quand le National-Canadien a un déficit, d'où obtient-il ses fonds?

L'hon. M. HOWE: Du budget que lui vote le Parlement. Chaque année il lui vote une somme pour immobilisations. L'Etat souscrit les fonds, mais par l'entremise du National-Canadien.

M. BLACK: Les crédits votés par le Parlement figurent sous deux rubriques: ceux pour les immobilisations et le crédit en paiement de ces déficits; est-ce exact?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. BLACK: Quel a été le crédit total pour les immobilisations l'an dernier? Je suppose que cela est exposé à l'état financier du National-Canadien?

M. HUNGERFORD: M. Cooper peut vous donner le chiffre pour l'an dernier.

M. COOPER: Les immobilisations du National-Canadien au budget de 1939 ont été de \$4,279,776.68. Il a fallu de plus \$8,162,745 pour le remboursement de la dette.

M. BLACK: Cela ferait alors trois rubriques. L'une serait un crédit pour faire face aux échéances, une autre pour les immobilisations et une troisième pour couvrir le déficit.

L'hon. M. HOWE: Je pourrais dire qu'il y a ici deux rubriques. L'une, le crédit de capital est simplement un prêt de l'Etat. C'est un compte d'ordre. L'Etat avance des fonds au National-Canadien de temps en temps selon les besoins afin de faire face aux échéances ou aux immobilisations. Plus tard, le chemin de fer les rembourse à l'Etat par la vente de valeurs ferroviaires. Naturellement, le National-Canadien émet ses propres valeurs, de sorte que les immobilisations ne comportent pas de vote du Parlement; c'est simplement un financement temporaire entre le temps où les fonds sont nécessaires et celui où le chemin de fer émet ses propres valeurs.

M. JACKMAN: Parlez-vous des certificats d'emprunt contre nantissement du matériel?

L'hon. M. HOWE: Non, des immobilisations directes.

M. JACKMAN: En d'autres termes, le chemin de fer remet simplement une émission de ses propres obligations à l'Etat.

L'hon. M. HOWE: Non, pas à l'Etat, au public.

M. JACKMAN: C'est-à-dire, sous forme d'obligations garanties.

L'hon. M. HOWE: Oui, des obligations ferroviaires garanties vendues au public. Il y a donc deux genres de financement par l'Etat: l'un est le déficit qui est complètement payé et qui constitue une transaction bien définie. Le déficit n'est pas capitalisé. Toute immobilisation l'est, elle est fondée par le National-Canadien et l'argent est remboursé à l'Etat.

M. BLACK: On pourvoit donc à ces immobilisations. Je suppose qu'il y a des postes désignant les services et les besoins auxquels on les a affectées?

L'hon. M. HOWE: Oui, c'est dans le budget du chemin de fer.

M. BLACK: Quel en est le montant? Où est cet état pour 1939 dans le rapport des vérificateurs du National-Canadien?

M. COOPER: A la page 5 nous indiquons les immobilisations de l'année comme s'élevant à \$9,863,847. A la page 6 nous indiquons le rachat d'autres obligations s'élevant à \$8,162,745.

M. BLACK: Où se trouve l'écriture dans laquelle ces immobilisations des Lignes aériennes Trans-Canada apparaissent?

L'hon. M. HOWE: Bien entendu, ce serait en partie pour 1938. Au bas de la page 20 du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1939 on voit un prêt de \$550,000 aux Lignes aériennes Trans-Canada. C'est de l'argent prêté aux Lignes aériennes Trans-Canada en 1939. Je suppose que le solde a été prêté dans les années antérieures.

M. BLACK: Je ne comprends pas encore, monsieur le président, comment ces fonds peuvent être fournis. Si je comprends bien le ministre, le réseau est autorisé à faire ces dépenses à cette fin à même les capitaux fournis; comment?

L'hon. M. HOWE: Vais-je citer la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada?

EMISSION DE VALEURS PAR LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

12. (1) Sous réserve des dispositions de la présente loi, la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada peut émettre des billets, obligations, bons et autres valeurs (ci-après désignées au présent article comme "valeurs") d'une somme n'excédant pas cinq millions de dollars pour acquérir le capital social de la Corporation, et le gouverneur en conseil peut autoriser la garantie du principal et de l'intérêt desdites valeurs au nom de Sa Majesté.

(2) Sous réserve des dispositions de la présente loi, le gouverneur en conseil peut approuver ou décider

(a) Le genre des valeurs à émettre et à garantir ainsi que leur forme et conditions;

(b) La forme et le mode de la garantie ou des garanties;

(c) La date, le mode et le montant de l'émission ou des émissions;

(d) Les termes et conditions de toute vente, nantissement ou de toute autre aliénation des valeurs;

(e) Le nantissement, si le gouverneur en conseil le juge opportun, des valeurs par mort-gage, acte de fiducie ou autre document, et la forme et les conditions de tout document semblable, ainsi que le fiduciaire ou les fiduciaires desdites valeurs.

(3) La garantie ou les garanties peuvent être signées pour le compte de Sa Majesté par le ministre des Finances ou par toute autre personne que le gouverneur en conseil peut à l'occasion désigner, et cette signature

constitue, à toutes fins, une preuve péremptoire de la validité de ladite garantie et de l'observation des dispositions de la présente loi.

(4) Pour permettre à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada de procéder immédiatement à l'acquisition du capital social de la Corporation, le gouverneur en conseil, en attendant l'émission, la vente, le nantissement ou autre aliénation desdites valeurs susmentionnées, peut autoriser les avances à consentir à ladite Compagnie sur le Fonds du revenu consolidé, lesdites avances devant être remboursées à Sa Majesté par ladite Compagnie à même le produit de la vente, du nantissement ou de toute autre aliénation desdites valeurs.

Cela est extrait de la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada.

Le PRÉSIDENT: Si vous en avez fini avec ce rapport, nous allons passer à la page 12, état des revenus.

M. HARRIS: Avant que vous le fassiez, maintenant que le ministre est présent, les vérificateurs du réseau du National-Canadien sont les mêmes que ceux des Lignes aériennes Trans-Canada. Les vérificateurs, d'après leur déclaration supplémentaire contenue au présent document "Rapport et comptes", ont effectué une vérification très limitée. Entre autres choses ils disent avoir soumis un rapport sous forme de mémoire au conseil d'administration sur les retraits de matériel technique et d'exploitation et autres affaires intérieures, et que ce rapport a été adressé au ministre des Transports. Sous la rubrique des autres affaires intérieures, ou sous toute autre rubrique quelconque, le mémoire renferme-t-il des observations sur les Lignes aériennes Trans-Canada? Le ministre aurait peut-être l'amabilité de nous en informer. Nous n'avons pas l'avantage d'avoir ce mémoire sous les yeux.

L'hon. M. HOWE: Mon sous-ministre m'apprend qu'il ne contient rien se rapportant à ces lignes.

M. HARRIS: J'ai voulu être fixé là-dessus avant de poursuivre.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il des commentaires à faire sur la page 12?

M. HARRIS: Je dois reconnaître, monsieur le président, que cette augmentation de recettes prévue pour cette année est basée sur les 60 cents par mille d'envolée à partir des \$1,632,875 de l'an dernier jusqu'à l'estimation figurant à nos prévisions budgétaires. Je crois que le chiffre était de quelque \$4,400,000. D'après le témoignage du ministre à notre dernière réunion, nous avons indiqué que l'an dernier 69.5 p. 100 de toutes les recettes des Lignes aériennes T.-C., provenaient du ministère des Postes. Cet état de choses ne s'appliquera pas à l'année courante. Le ministre ne pourrait-il nous donner une idée des recettes probables sur les \$4,400,000 prévus par le ministère des Postes et de leur rapport avec les recettes totales de l'année courante?

L'hon. M. HOWE: Nous estimons les recettes globales du transport du courrier cette année à \$3,177,000. Mais, en fait, elles vont être inférieures à ce chiffre parce que nous n'avons pas inauguré les nouveaux services à mesure qu'ils étaient prévus par le budget. Naturellement, ce dernier a été établi à la fin de l'an dernier.

M. HARRIS: Cette estimation est-elle basée sur 60 cents?

L'hon. M. HOWE: Oui. Ces recettes seront inférieures à \$3,177,000, peut-être à \$3,000,000. A l'allure actuelle, les recettes du trafic-voyageurs devraient atteindre environ \$1,800,000.

M. HARRIS: Je n'ai pas saisi cette dernière allusion aux voyageurs, monsieur le président.

L'hon. M. HOWE: Le transport des passagers pour la présente année devrait rapporter environ \$1,800,000.

M. HARRIS: Les recettes du trafic-passagers.

L'hon. M. HOWE: Les recettes provenant du transport des passagers.

M. HARRIS: Oui. Monsieur le président, sur les \$3,177,000 combien y aura-t-il de perte pour le ministère des Postes? Pour mieux me faire comprendre: le ministre devait trouver un meilleur mot que celui que j'ai employé. Je l'ai appelé subvention différentielle du ministère des Postes aux Lignes aériennes T.-C. Je n'y ai rien à redire, je ne critique pas cette subvention. Mais, monsieur le président, nous voulons savoir quelle partie des fonds du ministère des Postes sert à aider ou, comme je le dis, à subventionner ces Lignes; y a-t-il possibilité de l'établir?

L'hon. M. HOWE: M. Herring vous a parlé de difficulté de déterminer ce qui est payable à ces Lignes. Le ministère des Postes consent à abandonner 4 cents sur chaque timbre de 6 cents au Trans-Canada et garde le solde des 2 cents pour les services de levée et de distribution.

M. HARRIS: Je m'en rends compte.

L'hon. M. HOWE: Si les 4 cents constituent le chiffre exact—encore une fois, nous ne pouvons pas dire ce qui en est, non plus que la mesure dans laquelle ce nouveau service va grossir la vente des timbres. Mais la somme discutée à la présentation du budget à la réunion du conseil de finances était environ \$800,000.

M. HARRIS: Alors, monsieur le président, le déficit des Postes a été établi entre 35 et 50 cents, mais il n'a jamais reconnu le tarif de 60 cents qui est celui en vigueur et prévu au contrat entre les Lignes aériennes T.-C. et les Postes, d'après ce que j'apprends. Y a-t-il quelque moyen d'obtenir plus de précision sur le chiffre exact? Le témoin a dit qu'il n'en savait pas plus que moi, mais c'est la personne qui témoigne qui est responsable et non pas moi. Je n'ai pas goûté ce genre de réponse et je ne le goûte pas davantage en ce moment. Je n'en ai pas fini sur ce sujet. Il nous faudrait avoir plus de précision qu'une vague idée de 35 à 50 cents alors que le contrat est de 60 cents.

L'hon. M. HOWE: M. Herring dans son exposé a parlé d'un avion théorique assez grand pour transporter le courrier et rien de plus. Il a dit avoir cru pouvoir assurer ce transport pour un chiffre de 35 à 50 cents. Le fait est qu'il n'y a pas d'avion capable de faire le service actuel mais seulement assez grand pour ne transporter que le courrier. Je ne vois pas l'utilité de faire des comparaisons avec un avion qui n'existe pas. Le tarif de 60 cents le mille a été établi comme capable d'être appliqué la première ou la deuxième année d'exploitation. Nous n'y sommes pas arrivés l'an dernier. Nous espérons pouvoir faire mieux cette année. L'an prochain tout ce qui dépassera ce chiffre sera appliqué à la réduction du tarif et bientôt nous aurons le tarif réel auquel nous sommes capables de transporter le courrier. Nous nous attendons à ce qu'il diminue au cours des années et à mesure que le trafic-voyageurs comptera davantage dans les recettes.

M. HARRIS: Dans l'intervalle, le contrat de 60 cents n'expire pas avant la fin de l'année?

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

M. HARRIS: Ainsi, monsieur le président, je crois que le ministre admettra que sur les recettes globales pour l'année civile 1940 il y aurait à peu près \$800,000 du ministère des Postes en sus du coût réel du transport du courrier, pour l'établissement d'un service postal.

L'hon. M. HOWE: Par ailleurs, nous nous attendons à faire sur les Lignes aériennes un profit de \$300,000 à \$500,000; de sorte que la perte nette ne sera pas si forte.

M. HARRIS: En réponse à ma question sur la part des recettes qui proviendra du transport du courrier, quel en sera à peu près le pourcentage; il dépassera de beaucoup 50 p. 100, n'est-ce pas, monsieur le président?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. HARRIS: Se rapprocherait-il de celui de l'an dernier, c'est-à-dire, de 69.5 p. 100?

L'hon. M. HOWE: Je ne le crois pas. Ce pourcentage n'était que temporaire.

M. HARRIS: Je ne critique pas. Je sais qu'il est bien difficile de préparer le budget de toute une année; mais ce n'est là que le compte détaillé de ce qui s'est produit durant les douze mois expirés le 31 décembre 1939. Aucun budget ne l'accompagne.

M. BLACK: Il doit y avoir un budget pour l'année courante, n'est-ce pas?

L'hon. M. HOWE: J'ai le budget sous les yeux. Il a été préparé, comme je l'ai dit, d'après une certaine base; c'est-à-dire, nous avons l'intention d'inaugurer certains services à certaines dates, et nous ne l'avons pas fait. En conséquence, le budget n'est plus guère à la page.

Notre trafic de voyageurs est bien meilleur que nous ne l'avions prévu dans le budget. S'il peut être utile, j'ai le budget que nous avons reçu en décembre dernier et sur lequel nous avons basé les opérations de l'année. Je serai heureux de le soumettre au Comité, pourvu qu'il soit entendu qu'il n'est pas tout à fait à jour pour la bonne raison que certains services n'ont pas encore été inaugurés. De fait, nous avons inauguré le service Windsor-Montréal hier pour le courrier seulement, je crois.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le désir du Comité que le budget lui soit soumis?

M. BLACK: Je crois qu'il devrait aller au dossier, monsieur le président, avec une note visant les changements dans la situation en ce moment en tant qu'ils s'appliquent aux crédits respectifs.

Le PRÉSIDENT: Il est entendu que le budget exige une certaine préparation, mais, si c'est le désir du Comité, il lui sera soumis.

L'hon. M. HOWE: Je me ferai un plaisir de le mettre à jour et de le soumettre au Comité.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres commentaires au sujet de ce rapport?

M. BRADETTE: Pour ce qui est du poste "Passagers", service subventionné par le trésor fédéral, je désire savoir si les Lignes aériennes Trans-Canada font tout en leur pouvoir pour augmenter autant que possible le trafic des passagers. Je pose cette question parce que dans le nord ontarien on nous a dit à maintes reprises qu'il n'y avait pas de place sur certains avions pour les passagers à destination de l'Ouest. Je sais que cela s'est produit à différentes reprises. On nous a dit à plusieurs occasions, non officiellement mais par l'entremise des journaux, locaux et nationaux, qu'on allait établir des embranchements. Je mentionne le fait parce que nous n'avons aucun moyen de transport entre l'est et l'ouest de Cochrane à Winnipeg depuis que l'on a supprimé cette section du Transcontinental. Les gens qui vont dans l'ouest par rail doivent passer par North Bay, détour considérable, qui allonge d'environ six cents milles, et les gens sont portés à voyager beaucoup par avion, ou le feraient si le service existait.

Nous avons un champ temporaire d'atterrissage à Porquis Junction; les avions y atterrissent depuis deux ans à cause des mauvaises conditions qui existent à Kapuskasing. Il est presque impossible aux gens de Kirkland Lake et du district de Rouyn, dans le nord de Québec, d'utiliser les Lignes aériennes Trans-Canada en ce moment. Je désire savoir s'il est vrai qu'en plusieurs circonstances les avions n'ont pas pu arrêter dans le nord ontarien, dans ma section, pour y prendre des passagers?

L'hon. M. HOWE: Naturellement, la ligne est encombrée. Il est aussi difficile pour nous à Ottawa d'obtenir un siège que pour vous dans le nord ontarien.

M. BRADETTE: Mais à Ottawa vous pouvez aller directement à Winnipeg, ce que nous ne pouvons faire dans notre section du pays; il nous faut faire un détour d'environ six cent milles pour aller dans l'ouest par rail.

L'hon. M. HOWE: Mais, comme vous le savez, nos services ont été considérablement réduits par la guerre. Sans la guerre, je crois que nous aurions eu beaucoup plus de matériel et que nous aurions pu songer à établir des embranchements pour le transport des passagers. La situation étant ce qu'elle est, nous n'avons pas permis d'autres immobilisations sur la ligne cette année, et nous ne sommes pas en mesure d'encourager l'inauguration d'autres services.

M. BRADETTE: Au point où en sont les choses aujourd'hui il y a réellement encombrement?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. BRADETTE: Vous n'avez pas l'espace voulu pour plus de trafic?

L'hon. M. HOWE: Nous n'avons pas le matériel nécessaire.

M. McINNIS: Qui est autorisé à fixer les tarifs des passagers et des messageries?

L'hon. M. HOWE: Ils sont fixés par la concurrence. Le tarif de 6c. le mille est le tarif régulier de tout le continent. Notre tarif de Montréal à Vancouver fait concurrence à celui de New-York à Seattle. Ce n'est qu'un tarif de concurrence; c'est ce que la loi exige,—un tarif qui fait concurrence à celui des autres services.

M. McINNIS: La Commission des transports approuve-t-elle le tarif?

L'hon. M. HOWE: Oui, la Commission des transports approuve les tarifs.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons étudié un certain nombre de rapports. Nous pourrions les adopter si vous en avez fini. Nous avons étudié le rapport du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. BLACK: Monsieur le président, je désire poser au ministre une question concernant le nouveau service qu'il a mentionné, entre Montréal et Windsor. A-t-on approuvé pour ce service le même type d'avions que pour la route transcontinentale régulière?

L'hon. M. HOWE: Oui; nous n'avons qu'un modèle d'avions.

M. BLACK: Je désire demander au ministre pourquoi la Nouvelle-Ecosse est moins bien traitée que les autres parties du pays et est privée d'un service au moins égal à celui qui vient d'être inauguré entre Montréal et Windsor.

L'hon. M. HOWE: La raison en est que l'on ne peut amener ce genre d'avions dans les aéroports de la côte de l'Atlantique.

M. BLACK: Que dites-vous du port de Stanley? Ce dernier n'est qu'à une faible distance d'Halifax, guère plus éloigné que ne le sont certains de ces aéroports des centres de population comme New-York et Montréal.

L'hon. M. HOWE: Proposez-vous d'établir le terminus des Lignes Trans-Canada à Stanley?

M. BLACK: Je dirai qu'au lieu d'ignorer la Nouvelle-Ecosse, comme mesure temporaire, on devrait utiliser l'aéroport de Stanley et ne pas se contenter du service actuel. Les gens de la Nouvelle-Ecosse ont l'impression d'être sous le coup d'une injustice. Je veux bien être raisonnable, mais le ministre a promis, je crois, d'établir le terminus à Halifax ou à Dartmouth. Je ne veux pas me montrer trop impatient, mais je ne veux que nos gens aient l'impression d'être oubliés ou négligés.

L'hon. M. HOWE: L'aéroport de Dartmouth est utilisé pour la défense de la côte seulement. Nous avons prévu l'établissement d'un radiophare pour l'aéroport de Stanley, et nous avons toujours été prêts à utiliser le port de Dartmouth pour le service des passagers. Au début de la guerre on nous a dit que cet aéroport devait servir exclusivement à la défense de la côte orientale. La même chose s'applique à Sydney; la même chose s'applique à Yarmouth. En temps de guerre, nous ne voulons pas intervenir. De fait, les deux avions à double mo-

teur Beechcraft qu'on y utilise sont des avions à passagers très confortables, tout aussi bons pour ce service que les avions des lignes Trans-Canada.

M. BLACK: Je suppose que l'aéroport de Dartmouth sera toujours un aéroport militaire?

L'hon. M. HOWE: Avant la guerre, nous avons décidé de l'utiliser pour les lignes Trans-Canada également. Naturellement, cet arrangement fut mis de côté au début des hostilités. En temps de paix, je ne vois pas pourquoi nous n'utiliserions pas l'aéroport de Dartmouth.

M. BLACK: La cité d'Halifax a dépensé plus de \$200,000 pour son aéroport. Elle a été une des premières villes du Dominion à dépenser une aussi forte somme pour une telle fin.

L'hon. M. HOWE: Vous ne pouvez changer les conditions géographiques. L'aéroport est construit en arrière de Citadel Hill, il est entouré de hauts édifices et de maisons, et vous ne pouvez y atterrir; voilà tout. Je l'ai essayé une fois et ai eu la plus grande frousse de ma vie.

M. BLACK: C'est regrettable. D'un autre côté, l'aéroport ne fut établi qu'après en avoir fait approuver l'emplacement par la seule autorité de l'époque.

L'hon. M. HOWE: C'est malheureux mais on n'y peut rien changer maintenant, il me semble.

M. BLACK: Est-il possible d'utiliser l'aéroport de Stanley? Il n'est qu'à vingt-cinq ou trente milles d'Halifax.

L'hon. M. HOWE: Si vous voulez en prendre la responsabilité, je dirai que c'est possible, mais je ne crois pas que cela satisfasse les gens de la Nouvelle-Ecosse. Ils ont un service très confortable de la ville d'Halifax au terminus des lignes Trans-Canada; je crois qu'on serait mécontent de tout changement qui ne constituerait pas une amélioration.

M. BLACK: Le ministre est d'avis qu'Halifax et la Nouvelle-Ecosse devraient être satisfaites du service actuel?

L'hon. M. HOWE: Pour le présent, oui.

M. BLACK: Avec l'espoir ou l'entente que le terminus sur l'Atlantique sera un jour ou l'autre dans la Nouvelle-Ecosse?

L'hon. M. HOWE: Je dirais avec l'espoir.

M. HARRIS: Au sujet de la page 12, pourrions-nous savoir combien de passagers ont été transportés gratuitement? Vous remarquerez que sous le titre "Statistiques" on donne le nombre de passagers payants transportés—21,569. Combien de passagers ont été transportés gratuitement?

L'hon. M. HOWE: L'an dernier, pour des fins de publicité, nous avons.....

M. HARRIS: Laissons de côté la période initiale. Je n'en parle pas.

L'hon. M. HOWE: Les seuls passagers qui peuvent être transportés gratuitement sont les employés de la ligne voyageant pour affaires de service sur la ligne lorsqu'il y a un siège vacant. S'il se présente un passager payant, le passager non payant cède sa place.

M. HARRIS: Avez-vous les chiffres, monsieur le président, concernant les passagers transportés gratuitement?

M. COLYER: Nous ne les avons pas ici.

M. HARRIS: Pourrions-nous les avoir dans les futurs rapports, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que la question ait été étudiée. Si vous demandez un rapport quelconque, nous l'obtiendrons.

M. HARRIS: Si vous inscrivez le nombre de passagers payants dans ces statistiques, assurément il doit être facile d'y inscrire le nombre des passagers non payants. Voici, monsieur le président: Une des pratiques de notre réseau de

chemins de fer qui lui nuit considérablement et entraîne de fortes dépenses est bien le transport gratuit de certains voyageurs. Vous et moi voyageons gratuitement; à mon avis, nous n'avons aucun droit au transport gratuit; nous devrions payer notre billet. Nous ne sommes pas les seuls; des milliers et des milliers de gens au Canada voyagent gratuitement sur nos chemins de fer. Les retraités et les veuves des anciens employés du chemin de fer voyagent avec des billets de faveur,—tous d'après une entente, je l'admets. Dans les futurs rapports des lignes aériennes Trans-Canada, je propose, s'il est nécessaire, que l'on donne le nombre des passagers non payants et le nombre de milles parcourus.

Le PRÉSIDENT: Dans les prochains rapports?

M. HARRIS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Vous ne demandez pas le renseignement pour le moment?

M. HARRIS: Je le demande mais on ne semble pas l'avoir. C'est peut-être là la période d'inauguration, 1939. Je ne m'occupe guère des membres du Parlement; j'ai fait ma déclaration. Quel que soit le mode de transport, ils devraient payer le plein prix du passage, tout comme les autres citoyens. Je parle de la coutume établie dans notre réseau de voies ferrées.

Le PRÉSIDENT: Le ministre a dit que les seuls passagers non payants sont les employés des lignes aériennes voyageant pour le service.

M. HARRIS: Cela peut être prévu; mais il y en a d'autres.

M. COLYER: Je puis fournir tous les renseignements à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: M. Colyer offre de fournir le renseignement maintenant, si vous le désirez.

M. HARRIS: Il vaut aussi bien le placer au compte rendu.

M. BRADETTE: Incluez-vous l'abolition des billets de faveur des membres du Parlement?

M. HARRIS: Je me suis prononcé très clairement pour ce qui est du transport gratuit. Nous pouvons abandonner la question, je crois, et poursuivre. Je ne demande pas qu'on fasse lecture du mémoire, qu'on le place au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: M. Harris désire-t-il que ce renseignement soit placé au dossier, ou demande-t-il qu'on le fournisse dans les rapports subséquents?

M. HARRIS: Pour le rapport actuel.

Le PRÉSIDENT: Maintenant?

M. HARRIS: Oui.

M. COLYER: Les règlements concernant les billets de faveur sur les Lignes aériennes Trans-Canada doivent être approuvés par la Commission des transports. Celle-ci permet l'émission de billets de faveur à certains fonctionnaires de la compagnie. Tous ces billets de faveur dont je parle sont pour des sièges non réservés ou non vendus à des passagers payants. Ces billets sont émis en faveur d'employés de la compagnie voyageant pour s'occuper d'affaires de service; d'employés du département des transports aériens voyageant pour s'occuper d'affaires des lignes aériennes concernant la portée des radiophares, les aéroports, etc.; les fonctionnaires du ministère des Postes voyageant pour affaires concernant le service postal. Chaque employé de la compagnie des lignes aériennes Trans-Canada reçoit un billet annuel de faveur pour lui-même sur la ligne, et un billet de faveur pour un membre de sa famille à sa charge.

Je crois que cela comprend tous les billets de faveur autorisés par la Commission des transports, sauf quelques courtes envolées de courtoisie dans les environs de l'aéroport pour encourager le trafic des passagers.

Le PRÉSIDENT: Il vaut peut-être mieux de bien tirer la chose au clair pour le prochain rapport; s'agit-il de savoir dans quelle mesure on s'est prévalu des billets de faveur, ou s'agit-il d'une déclaration comme on vient d'avoir sur les gens qui obtiennent cette faveur.

M. HARRIS: Ce que l'on vient de nous donner est une simple déclaration de politique, ou l'explication de ce qu'a établi la Commission des transports. Cela ne nous fournit pas le renseignement. Dans votre rapport, vous avez indiqué le nombre de passagers payants transportés. Qu'on nous donne le nombre des passagers non payants transportés, et si la direction des Lignes aériennes Trans-Canada veut subdiviser cette dernière catégorie en deux, l'une pour les affaires de la compagnie même et l'autre pour les billets de faveur, très bien. Je serais enchanté de voir le renseignement divisé en deux. Je ne veux en aucune façon m'ingérer dans l'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. COLYER: Je puis soumettre un rapport complet.

M. HARRIS: Lorsque vous le ferez, donnez le nombre de sous-ministres qui voyagent gratuitement, soit officiellement ou de toute autre manière.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout pour ce rapport?

M. JACKMAN: Dois-je comprendre que les tarifs des passagers sont fixés par statuts, ou par la direction?

L'honorable M. HOWE: C'est à la direction d'en décider mais ils sont sujets à l'approbation de la Commission des transports. Ces tarifs relèvent de la Commission des transports, mais ils sont fixés sur la concurrence des lignes parallèles.

M. JACKMAN: Aussi, je suppose, en tenant compte de la concurrence des lignes de chemin de fer?

L'honorable M. HOWE: Non.

M. JACKMAN: Il n'en coûte guère plus, je crois, de venir de Toronto à Ottawa par air que par rail?

L'honorable M. HOWE: Il faut ajouter les dépenses supplémentaires. Le tarif normal des chemins de fer est de 3c. par mille; celui des avions est de 6c. par mille. Par avion, il n'y a ni lit ni repas à acheter, ou autre chose de ce genre.

M. JACKMAN: Si l'on songeait à relever le tarif, pourrait-on le faire subitement sans difficultés ou aurait-on à s'adresser à la Commission des transports?

L'honorable M. HOWE: Il faudrait s'adresser à la Commission des transports et donner un avis de trente jours.

M. JACKMAN: Il me semble qu'un grand nombre de gens voyageant de Toronto à Ottawa par air pourraient tout aussi bien voyager par chemin de fer; c'est-à-dire ceux dont le temps n'est pas particulièrement précieux. Naturellement, il se peut que vous comptiez sur ce trafic pour augmenter le pourcentage des sièges occupés. D'un autre côté, vous pourriez vouloir libérer quelques-uns de vos avions pour d'autres fins ou ne pas augmenter votre service aérien à cause du besoin d'avions pour l'armée. Il me semble que les tarifs sont peu élevés et, par conséquent, attirent bien des gens qui pourraient voyager très confortablement par chemin de fer.

L'hon. M. HOWE: Nos tarifs font concurrence aux autres. Je suis d'avis que nous ne pourrions pas adopter des tarifs de transport par rail et par eau qui ne feraient pas concurrence à ceux des systèmes de transport du sud.

M. JACKMAN: Naturellement, nos tarifs font concurrence à ceux de nos voisins, mais la rivalité des lignes aériennes américaines à part les lignes transcontinentales est principalement causée par nos différences d'itinéraires.

L'hon. M. HOWE: Cela s'applique aux courtes envolées.

M. JACKMAN: Ne croyez-vous pas que dans bien des cas les tarifs pourraient être augmentés sans perte appréciable de trafic?

M. COLYER: Nous faisons concurrence aux lignes des Etats-Unis. Nous amenons des passagers de New-York pour les transporter à l'ouest; nous apportons de l'ouest des passagers qui se rendent à New-York, et il existe une certaine concurrence dans ce trafic. Vous verrez que nos tarifs en moyenne sont un peu plus élevés que ceux des Etats-Unis, règle générale. Notre tarif est de 6c. Quel-

ques lignes des Etats-Unis ont réduit ce tarif. Nous avons des cas où le tarif des passagers entre deux points est égal à celui des chemins de fer. Par exemple, de Lethbridge à Vancouver, où le chemin de fer fait un grand détour, notre tarif est d'environ 7c. le mille parce que nous ne faisons jamais de tarif meilleur marché que celui des chemins de fer. Nous avons arbitrairement porté le tarif à plus de 6c. entre ces endroits.

Le tarif entre Edmonton et Winnipeg est un peu plus élevé que celui des chemins de fer parce que la voie ferrée est plus ou moins diagonale tandis que nous allons tout droit à Lethbridge avec angle droit sur Winnipeg.

Je suis d'avis que si nous augmentions sensiblement nos tarifs nos recettes s'en ressentiraient.

M. MACINNIS: Serait-il possible d'obtenir le pourcentage des passagers payants voyageant pour le compte du gouvernement et dont le passage est payé par ce dernier?

M. COLYER: Je suis au courant de certains cas. Nous pourrions, je crois, fournir le renseignement pour ce qui est des fonctionnaires qui voyagent avec des permis du gouvernement. Quand ils payent leur billet rien n'indique qu'ils voyagent pour le compte du gouvernement; mais une bonne partie du trafic sur la ligne est payée par le gouvernement.

M. JACKMAN: Vous ne vous efforcez pas, je suppose, d'attirer les voyageurs américains sur nos lignes?

M. COLYER: Nous le faisons certainement.

M. JACKMAN: Je parle de ceux qui partent des Etats-Unis.

M. COLYER: Nous cherchons à attirer ceux de Seattle. C'est le seul endroit où nous ayons une agence de voyages aux Etats-Unis. Nous les encourageons à prendre les lignes aériennes Trans-Canada pour l'est jusqu'à Toronto, Ottawa, Montréal ou même Winnipeg.

M. JACKMAN: Quand ils se rendent au Canada.

M. COLYER: En théorie, il nous est défendu par la loi de transporter un passager d'un point situé dans les Etats-Unis à un autre point des Etats-Unis. Nous ne nous occupons pas de ce trafic actuellement, mais nous le ferons peut-être un jour ou l'autre. Dans certains cas des passagers sont venus de Seattle à Montréal pour aller à New-York; ils ont pris ensuite le Colonial-Canadien de Montréal à New-York.

M. JACKMAN: La difficulté d'obtenir des fonds américains maintenant vous permettrait peut-être d'augmenter votre tarif, pour ce qui est de la concurrence avec les Etats-Unis.

M. LOCKHART: Monsieur le président, pour en finir avec cette question de billets de faveur accordés à de nombreuses personnes sur les lignes aériennes Trans-Canada, devons-nous comprendre qu'à notre prochaine séance, ou à une séance future de ce Comité, nous obtiendrons plus de détails dans le sens qu'a mentionné M. Harris, donnant le nombre approximatif de ceux qui ont obtenu ces billets et le nom de ces gens? Aurons-nous ces renseignements aux prochaines séances? Ce sont les fonctionnaires de la ligne aérienne qui ont ces renseignements et ils peuvent nous les fournir.

Le PRÉSIDENT: On nous a promis un rapport complet.

M. LOCKHART: Cela est entendu?

M. COLYER: Nous donnerons des renseignements précis.

M. LOCKHART: Bien que le public ait une foule d'autres sujets d'inquiétude en ce moment, il juge que l'émission de billets de faveur prend les mêmes proportions dans ce nouveau système de transport que dans les chemins de fer. Je propose que l'on nous fournisse ces renseignements pour les prochaines séances.

M. JACKMAN: Avant d'abandonner entièrement le sujet, monsieur le président, je dirai que le poste des comptes à recevoir dans le bilan, \$451,466.54, est

plutôt élevé. Je me demande comment on a atteint ce chiffre, d'une manière générale.

L'hon. M. HOWE: Je crois que c'est à cause des billets interchangeables.

M. COOPER: Il y a deux comptes principaux. Nous avons vendu cinq avions 10-A à la Commission des approvisionnements de guerre; or une partie du prix de vente n'a pas été encaissée avant la fin de l'année. Le ministère des Postes est l'autre gros débiteur. La Commission des approvisionnements de guerre devait pour sa part \$228,000, et le ministère des Postes \$158,000 à la fin de l'année. Ces deux montants représentent, on peut dire, le chiffre global des sommes à toucher.

M. JACKMAN: La majeure partie de ces montants n'a rien à voir avec les opérations commerciales ordinaires de la ligne.

M. COOPER: Le ministère des Postes représente le paiement du courrier.

M. BRADETTE: Dans le poste "excédents de bagages" de 21,000 livres doit-on voir une surtaxe imposée sur cet excédent?

M. COLYER: Oui, une surtaxe au tarif approuvé par la Commission des Transports.

M. HANSON: Est-elle de tant par mille ou par livre? Comment est-elle calculée?

M. COLYER: Elle est, je crois, de 1 pour cent du prix du billet par livre d'excédent de bagages.

Le PRÉSIDENT: En avons-nous fini de ce rapport?

M. BLACK: Monsieur le président, la seconde des plus grosses dépenses est pour exploitation et entretien des exploitations au sol, environ \$636,000. Je désirerais me renseigner davantage sur la part de responsabilité ou de propriété des lignes aériennes Trans-Canada au sujet des aéroports. Je sais que la plupart des aéroports sont construits à l'aide d'autres fonds, à savoir la caisse d'un autre ministère, et mis à la disposition des lignes aériennes Trans-Canada et je me demande si c'est juste et quel en est le loyer, si loyer il y a; enfin quels sont, le cas échéant, les frais d'entretien payés par Trans-Canada.

L'hon. M. HOWE: D'ordinaire Trans-Canada acquitte les droits d'atterrissage sur tous les terrains qu'il utilise. S'il utilise les terrains de l'Etat, il verse tant à l'Etat, je crois \$100 par vol.

M. COLYER: \$100 pour le premier vol et \$50 ensuite.

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. COLYER: Par mois.

L'hon. M. HOWE: En sus, et tout naturellement, Trans-Canada a ses propres hangars, ses propres termini, ses propres équipes de réparations aux principaux endroits d'atterrissage ainsi que ses principaux ateliers de réparations à Winnipeg, tout le nécessaire pour sa propre exploitation; il acquitte un loyer sur tous les hangars qu'il utilise et qu'il n'a pas construits lui-même.

M. HANSON: Nous a-t-on répondu à propos de l'excédent de bagages?

M. COLYER: J'ai dit 1 p. 100 du tarif-voyageurs pour billet simple. Il est d'un demi de 1 p. 100 par livre sur l'excédent. Un excédent de deux cents livres équivaldrait à un billet à plein tarif.

M. JACKMAN: Si la recette des passagers atteint \$1,800,000 cette année contre \$643,000 en 1939, c'est de là, j'imagine, que viendra la plus grande partie du profit que vous prévoyez pour toute l'exploitation de la ligne—il y aura un gros profit si vous arrivez à \$1,800,000 de recettes contre \$643,000 l'an dernier.

L'hon. M. HOWE: Naturellement, nos milles de vol sont plus nombreux.

M. JACKMAN: Les frais d'exploitation.

L'hon. M. HOWE: Les frais d'exploitation au sol seront loin d'être en proportion du plus grand nombre de vols. Le premier vol coûte presque autant en frais au sol que les deuxième, troisième et quatrième vols.

M. JACKMAN: Il résultera un profit important de cette augmentation de recettes-voyageurs.

L'hon. M. HOWE: Nous l'espérons. Il est assez difficile de savoir si le bénéfice provient du trafic-voyageurs ou du courrier.

M. BRADETTE: Comptez-vous augmenter vos recettes par l'augmentation du matériel?

L'hon. M. HOWE: Oh! oui; nos avions demeurent plus longtemps en service. Nous avons le même nombre d'avions que l'an dernier mais nos appareils volent plus d'heures chacun.

M. BLACK: Combien Trans-Canada utilise-t-il d'aéroports des lignes aériennes Trans-Canada et à qui sont ces aéroports, à l'Etat?

L'hon. M. HOWE: Celui de Moncton est à nous. A Montréal nous avons l'aéroport...

M. BLACK: Qui, nous? Le chemin de fer National-Canadien ou l'Etat?

L'hon. M. HOWE: L'Etat. L'aéroport à Moncton est à nous, ainsi qu'à Montréal, Ottawa et North Bay. A Toronto, il est à la ville, ainsi qu'à Winnipeg, Regina, Lethbridge, Edmonton et Vancouver.

M. JACKMAN: J'ai demandé au ministre les amendements à la Loi de 1937 sur les lignes aériennes Trans-Canada pour que tout surplus éventuel de cette année ne serve pas à calculer le contrat du courrier aérien de l'an prochain. Vous désirez prolonger la période initiale de 1937 qui devait se terminer en 1940 plutôt qu'en 1937; est-ce simplement pour renforcer les réserves du Trans-Canada ou...

L'hon. M. HOWE: Non; vous avez mal interprété le but de l'amendement. Sans lui le tarif de cette année, je veux dire le tarif du courrier aérien pour l'année courante, aurait été celui établi l'an dernier qui dépassait de beaucoup 60 cents. Comme je viens de le dire, nous n'avons transporté aucun voyageur avant l'an dernier; par ailleurs nous n'avions pas d'année complète pour servir de base au calcul; de sorte que sans l'amendement le tarif du courrier que nous aurions parfaitement pu imposer aurait été d'environ 70 cents par mille; nous avons adopté cet amendement croyant injuste d'établir le coût de transport du courrier sur les chiffres de l'an dernier, dans l'impossibilité où nous étions de le baser sur les résultats d'une année complète; mais les taux de cette année, en vertu de l'amendement, les taux établis en 1940 détermineront définitivement le tarif du courrier pour 1941.

M. JACKMAN: S'il y a un surplus en 1940, la moitié servira à réduire le tarif?

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

M. JACKMAN: L'amendement n'avait pas pour but de permettre à Trans-Canada de conserver des fonds supplémentaires?

L'hon. M. HOWE: Oh! non; mais pour l'empêcher d'accumuler des fonds.

M. JACKMAN: Il est inusité, je crois, de la part de l'Etat de reporter dans ses comptes des actions non payées en entier. Nous avons ici \$1,250,000 que Trans-Canada peut demander comme capital non versé aux chemins de fer Nationaux du Canada.

L'hon. M. HOWE: Oui, s'il a besoin de capitaux; mais il est entendu qu'il n'y aura pas d'expansion sensible dans les immobilisations de cette année.

M. JACKMAN: Le compte du N.C. comporte, j'imagine, un passif quelque part à ce sujet.

L'hon. M. HOWE: Non le N.-C. n'a pas touché l'argent; il est dans le Trésor.

M. JACKMAN: Vous ne pouvez pas compter cette somme à l'actif de Trans-Canada sans établir un passif correspondant ailleurs, elle doit se trouver quelque part dans les comptes du N.-C.

L'hon. M. HOWE: Il ne s'agit pas ici d'actif mais de la possibilité de créer un actif.

M. SMART: \$3,699,000 est l'actif; immobilisations évaluées à \$3,065,000. La contre-partie est \$5,000,000 moins \$1,250,000.

M. JACKMAN: Oui, je vois comment vous faites le total. Il s'agit réellement d'un actif éventuel.

M. COOPER: A mon avis, ce à quoi vous faites allusion est indiqué par la note à la page 21 du rapport du chemin de fer "Importants passifs éventuels", le premier paragraphe "Lignes aériennes Trans-Canada".

M. JACKMAN: Oui; je comprends. C'est un renvoi en bas de page qui n'entre pas en compte.

M. COOPER: Le passif éventuel entrera en compte à l'appel de capital; mais cet appel n'a pas encore été effectué, et il n'y a donc pas de passif actuel. Il existe un passif éventuel, et note en est prise.

M. JACKMAN: Un tel état de choses n'est-il pas plutôt inusité dans la comptabilité des entreprises de l'Etat?

M. COOPER: Je ne le crois pas. Notre placement à l'heure actuelle dans le Trans-Canada est de trois millions et trois quarts. Nous le comptons comme actif.

M. JACKMAN: Je comprends. Sous sa forme actuelle, il me semble inusité bien qu'il ne comporte aucune importance particulière. Mais cela a l'air de sortir de l'ordinaire. En est-il de même dans d'autres comptes de vos filiales? Il ne se rencontre peut-être pas de situation semblable.

M. COOPER: Les circonstances sont les mêmes dans le Northern Alberta Railways.

M. JACKMAN: Pour les immobilisations?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. McCULLOCH: Pouvez-vous dire au Comité à quelle date aura lieu le transport du courrier de Moncton à Halifax et de New-Glasgow à Sydney?

L'hon. M. HOWE: Tout dépend des aéroports. Je l'ai dit, nous comptons toujours utiliser les aéroports de Dartmouth et de Sydney et avons établi nos plans à cet effet, mais les circonstances actuelles nous en empêchent. La construction d'un aéroport à Sydney entraîne de grosses dépenses et je crois qu'il nous reste simplement à attendre que les exigences d'ordre militaire nous permettent d'utiliser cet aéroport.

M. McCULLOCH: L'aéroport de Sydney est en voie de construction.

L'hon. M. HOWE: Il est à peu près terminé mais c'est un aéroport de défense nationale, naturellement.

M. HARRIS: En cas d'accident à un avion ou de perte d'une pièce coûteuse de matériel, la perte est-elle automatiquement portée aux frais d'exploitation de l'année courante ou simplement à celui de la dépréciation? Ainsi, je pense qu'il s'est écrasé un avion à Regina l'an dernier, ce qui a occasionné une perte considérable. A-t-elle été portée au compte d'exploitation de l'année courante? Disons qu'on a amorti 20 p. 100 dès la mise en service de l'avion, il reste 80 p. 100 de perte pour les immobilisations. Cette perte entre-t-elle dans les opérations de l'année courante ou Trans-Canada la porte-t-il au débit de la réserve pour dépréciation?

M. COOPER: Lors de l'accident de Régina, nous avons amorti tout le placement. Dans la mesure où la dépréciation avait augmenté, cette perte fut portée à la réserve pour dépréciation. Nous avions aussi créé une réserve pour chutes et nous avons appliqué tout le montant de cette réserve. Le solde a été débité au compte des frais d'exploitation, de sorte que la perte entière a été absorbée par les frais d'exploitation jusqu'à la date de l'accident, soit à titre de dépréciation, soit à celui d'assurance contre les chutes, soit enfin à titre de frais directs d'exploitation.

M. HARRIS: C'est la règle?

L'hon. M. HOWE: Nous n'avons pas jugé à propos de porter cette réserve pour chutes au compte de déficit. En d'autres termes, nous avons pris tout ce qu'il y avait dans la réserve pour chute, et nous avons débité le reste à l'exploitation des avions.

M. HARRIS: Le chiffre est-il là? Je ne veux pas retarder le travail du Comité. Vous pouvez insérer cela au dossier.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, en avons-nous fini avec ce rapport? Si oui, serait-il régulier de proposer son adoption?

M. HARRIS: Monsieur le président, l'adoption du rapport, à mon avis, sera votée aux voix, et si vous désirez en connaître les raisons, je serai aise de les fournir immédiatement. La première en est que le budget de 1940 de la compagnie n'a été déposé qu'aujourd'hui même. Nous n'avons que le rapport annuel jusqu'à présent. Maintenant nous avons le budget. Il ne nous a pas été soumis assez tôt pour nous permettre de l'étudier sérieusement, et pour cette première raison je demanderais un vote enregistré; ensuite, mais ceci à titre de commentaire, on a prévu un bénéfice pour l'année, déduction faite de la dépréciation; or je me demande profit pour qui? Qui va encaisser ce profit? L'entreprise appartient en fin de compte au peuple du Canada; c'est une division du service canadien, faute d'expression plus juste, et je ne me plains pas de la compagnie, seulement elle encaisse de l'argent ou des subventions d'une autre division, le ministère des Postes, ce qui l'aide à maintenir ses opérations sur une base profitable. Prétendre qu'il y aura un profit pour cette année, ce n'est pas faire une déclaration honnête au peuple du Canada, étant donné que ce bénéfice provient d'un autre service de l'Etat. Pour cette raison et pour ma part, je propose le vote.

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

M. HARRIS: Ma troisième raison vient de mon mécontentement sur la clause intitulée "personnel". Le renseignement a été donné à huis clos et je ne propose pas de poursuivre l'affaire. Je fais ici allusion aux frais des experts-conseils.

Le PRÉSIDENT: M. Hanson a proposé, appuyé par M. McCulloch, l'adoption du rapport. A mon avis, la motion est adoptée.

Nous avons étudié le rapport annuel du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, celui du *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, celui des vérificateurs, et celui du Trust des Titres des chemins de fer Nationaux du Canada; nous avons réservé le temps nécessaire, il me semble, pour revenir à l'étude de chacun de ces points jusqu'à présent et, si le Comité a terminé avec tous ces rapports, il est temps de les adopter.

M. HARRIS: Monsieur le président, nous n'avons pas étudié le budget de 1940.

Le PRÉSIDENT: En effet; il reste sur la table.

M. HARRIS: Qu'allez-vous décider maintenant? Nous nous reposons sur vous. Allez-vous déposer une motion là-dessus?

Le PRÉSIDENT: Si vous préférez étudier le budget avant d'adopter les rapports que nous avons parcourus, libre à vous.

M. HARRIS: Il appartient au président de trancher la question.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, je vais vous laisser le choix. Si vous désirez présenter une motion sur le vote de ces rapports, parfait; si non, nous allons passer à autre chose.

M. HARRIS: S'il faut une motion, je propose d'étudier le budget des Chemins de fer nationaux du Canada et de la Canadian National Steamships pour 1940.

M. MACINNIS: J'appuie cette proposition.

La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT: L'un des membres de la direction aura-t-il la bonté de lire le présent budget?

M. HUNGERFORD: Je vais demander à M. Armstrong de le faire.

M. ARMSTRONG: Voici le budget des Chemins de fer nationaux du Canada et de la Canadian National Steamships pour 1940. Il est comme suit:

BUDGET DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA ET DE LA CANADIAN NATIONAL STEAMSHIPS POUR 1940

RÉSUMÉ

	Référence page	Montant	Total
Chemins de fer Nationaux du Canada—Ensemble du réseau			
Déficit net			
Chemins de fer Nationaux du Canada..	2	\$20,000,000	\$20,000,000
Immobilisations			
Additions et améliorations, moins retraits..	3	4,649,000	
Achats de nouveau matériel..	3	1,665,000	
Acquisition de valeurs..	4	590,000	
Rachat d'obligations échues, y compris fonds d'amortissement et le matériel			
Principaux paiements..	5	8,200,000	
			15,104,000
Budget total..			\$35,104,000

Remarque: Le déficit net de \$20,000,000 comprend \$1,396,400, contribution au déficit de la caisse de prévoyance des employés de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, et \$100,000, contribution à l'Association du fonds de prévoyance et de retraite du *Grand Trunk Railway of Canada*.

Le budget ne comprend pas les achats de matériel nouveau en 1939 en vertu de commandes données par la Commission des approvisionnements de guerre, s'élevant à \$14,909,144, sur lesquels le premier remboursement se fera en 1941.

Autorisations statutaires

Lignes aériennes Trans-Canada autorisées d'après le chapitre 43, année 1937.. 1,250,000

Canadian National Steamships

Canadian National Steamships (West Indies) Limited
Recettes nettes disponibles pour le paiement de l'intérêt sur avances de l'Etat.. 6 225,000

Immobilisations
Additions et améliorations.. 6 21,000

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA (ENSEMBLE DU RÉSEAU)
BUDGET POUR 1940

	Montant	Total
Déficit net		
Recettes d'exploitation, moins contribution de 20 p. 100 par l'Etat sous le régime de la Loi des taux de transport dans les provinces Maritimes..	\$ 247,450,000	
Contribution de l'Etat sous le régime de la Loi des taux de transport dans les provinces Maritimes (20 p. 100)..	2,150,000	
Part de l'Etat du compte d'exploitation du bac transbordeur et des termini de l'île du Prince-Edouard..	400,000	
Total des recettes d'exploitation..	\$ 250,000,000	
Frais d'exploitation..	207,000,000	
Recettes nettes de l'exploitation ferroviaire..	\$ 43,000,000	
Impôts..	6,270,000	
Autres débits ou crédits de l'état des revenus—Débit net..	1,046,000	
Recettes nettes avant déduction des intérêts..	\$ 35,684,000	
Service des intérêts—		
Intérêt dû au public sur la dette à long terme..	\$ 50,186,000	
Intérêt sur les prêts de l'Etat pour capital et remboursement..	1,357,000	
Autres intérêts..	2,758,000	
Revenus nécessaires..	\$ 18,617,000	
Profits et pertes—Débit net..	1,383,000	
Déficit prévu..	\$ 20,000,000	\$20,000,000

REMARQUE.—Le déficit prévu de \$20,000,000 comprend \$1,396,400, contribution au déficit de la Caisse de prévoyance des employés de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île du P.-E., et \$100,000 contribution à l'Association du fonds de prévoyance et de retraite du *Grand Trunk Railway*.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous poser des questions sur les renseignements présentés jusqu'ici?

M. HARRIS: Oui. A propos de ce montant de \$14,909,000 pour nouveau matériel, il servira sans doute à remplacer l'ancien matériel dès qu'il sera utilisé; est-ce vrai—du moins une grande partie?

L'hon. M. HOWE: Cela ne fait pas partie des prévisions. A l'ouverture des hostilités nous avons étudié la situation des deux chemins de fer. Nous ne voulions pas que les chemins de fer nuisent à l'effort de guerre par des commandes successives de nouveau matériel. Nous leur avons demandé de faire leurs comptes et de nous dire quel matériel supplémentaire il leur faudrait pour le trafic créé par la guerre. Le National-Canadien nous a transmis des estimations d'environ \$15,000,000 et le Pacifique-Canadien, d'à peu près \$10,000,000. L'Etat a décidé de les fournir immédiatement, d'acheter le matériel et de le louer aux deux réseaux sur un plan de rachat à peu près conforme—en somme exactement semblable—à celui du gouvernement Bennett en 1932, pour achats de moteurs, locomotives et rails. L'Etat a acheté le matériel et a accordé aux chemins de fer la faculté de payer en versements échelonnés sur une période de quinze ans, je crois.

M. HARRIS: Avez-vous parlé de rachat?

L'hon. M. HOWE: Rachat au cours d'une période de quinze ans. Le principal et l'intérêt remboursés en quinze ans.

M. HARRIS: C'est-à-dire, que l'intérêt et le principal de ces \$15,000,000 de nouveau matériel seront remboursés à partir de 1941.

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. HARRIS: Et les immobilisations actuelles du réseau n'en seront pas modifiées; il ne servira pas au remplacement du matériel réformé?

L'hon. M. HOWE: Non, il s'agit de matériel supplémentaire, nouveau.

M. HARRIS: Oui. Je comprends que c'est du matériel supplémentaire, mais il ne remplacera pas le matériel actuellement compris dans les immobilisations et prêt pour la réforme?

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

M. JACKMAN: Le plan de remboursement n'entrera pas en vigueur avant 1941. Je suppose que ce nouveau matériel comporte des frais d'intérêt?

L'hon. M. HOWE: Je crois qu'aucune partie n'en sera livrée avant le milieu de 1940, de sorte que le paiement en 1941 sera après la première année de service.

M. JACKMAN: Mais est-ce que vous débitez l'exploitation courante à mesure que le nouveau matériel est employé? Vous amassez un fonds pour payer le quinzième paiement total—selon le plan adopté—vous n'utiliserez pas ce nouveau matériel roulant sans en débiter de quelque façon le réseau?

L'hon. M. HOWE: Je suppose que tous les frais figureront dans les comptes et que la portion de paiement appartenant à la première année sera imputée contre cette année-là.

M. JACKMAN: Dès que vous commencerez à utiliser le matériel?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. SMART: Sur une base de location-achat.

M. JACKMAN: Je me rends compte néanmoins que votre premier paiement d'après ce plan n'aura pas lieu avant 1940 alors que les wagons auront roulé peut-être un an.

L'hon. M. HOWE: Mais, bien entendu, vous ajoutez tous les frais à la fin de l'année, le coût proportionnel du matériel ainsi que l'intérêt couru.

M. BLACK: Quel est le pourcentage de l'intérêt?

L'hon. M. HOWE: J'apprends que le ministère des Finances ne s'est pas encore prononcé définitivement sur ce point. La coutume est de demander un demi de un pour cent de plus qu'il n'en coûte à l'Etat pour emprunter de l'argent à des termes équivalents. Ce sera $3\frac{1}{2}$ p. 100 ou $3\frac{3}{4}$ p. 100, ou à peu près.

M. MACINNIS: Quelle est la valeur du matériel loué au P.-C.?

L'hon. M. HOWE: Environ \$10,000,000.

M. HARRIS: Avez-vous la répartition des frais d'exploitation de \$207,000,000?

M. ARMSTRONG: Non, monsieur, je n'en trouve pas ici.

M. HARRIS: Je remarque six postes distincts. Ce devrait être assez facile d'obtenir ces renseignements.

M. ARMSTRONG: On peut vous en fournir la répartition si vous voulez. Nous ferons préparer un état.

M. BRADETTE: Monsieur le président, je n'entends pas le témoin.

M. ARMSTRONG: J'ai dit que ces frais peuvent être détaillés et nous ferons préparer un état si vous voulez.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. HARRIS: Peut-être le témoin nous dirait-il ceci: quel est le poste principal à ce sujet? Quels sont ceux de caractère provisoire, qui ne subsisteront que pour la durée de la guerre? Je me rends compte que le trafic du réseau s'accroîtra, mais je suis très désappointé que ce budget ne révèle pas une situation telle qu'en 1928. Il accuse un déficit net évalué à \$20,000,000 qui s'accompagne d'un accroissement très important du trafic. A mon sens il n'y a pas de motif pour que nous ne nous rapprochions pas davantage d'un budget équilibré, en tenant compte du fait que nous avons fait disparaître du compte de capital tous ces placements, frais d'intérêt et une bonne partie des immobilisations. Je crois que le total est d'un milliard environ. Je dis donc que nous devrions nous efforcer en l'an de grâce 1940 de balancer ce budget. Au lieu de cela, nous trou-

vons une prévision seulement de quelque \$5,000,000 inférieure à celle de cette année; est-ce exact?

M. ARMSTRONG: Non, elle est inférieure d'approximativement \$20,000,000.

M. HARRIS: Votre accroissement de trafic indique une augmentation de recettes de plus de 20 p. 100. 20 p. 100 d'un quart de milliard font \$50,000,000.

M. HUNGERFORD: C'est une estimation des recettes brutes pour cette année et elle se monte à \$250,000,000. En 1928 ces recettes dépassaient de beaucoup \$300,000,000.

M. HARRIS: Oui. Si on veut me permettre de le faire remarquer, je crois que les recettes cette année devraient approcher \$300,000,000. Nous avons fait notre possible. Dans le budget soumis dernièrement tout concourt à cette fin. La taxe de 10 p. 100 supplémentaire sur la houille qui entre au Canada devrait vous donner des recettes très fortes. Il y a ensuite la perspective d'une récolte abondante de blé et il y a un énorme mouvement de matériaux lourds; métaux tels que zinc, fer, nickel, etc. Je crois que ce budget a été soumis de bonne heure, avant les résultats des six derniers mois. Monsieur le président, une direction composée d'hommes éminents comme ceux qui dirigent ce chemin de fer, au lieu de nous donner simplement l'historique de ce qui s'est passé, au lieu de se contenter de diriger ce chemin de fer au jour le jour devrait nous donner quelque chose de mieux. Ils n'envisagent pas l'avenir. Ils n'essaient pas de régler le problème de ce qu'on fera du réseau plus tard. Nous en avons un exemple ici même au Comité. Vous avez permis, monsieur le président, la présentation du présent budget. Tout le monde au Comité sait qu'il a été préparé il y a un certain temps. Nous voulons regarder plus loin. Il ne s'agit pas d'une situation nouvelle. Ceux à qui l'on a confié la responsabilité de diriger les affaires du National-Canadien depuis le début ont comparu de temps à autre devant ce Comité inoffensif, nous ont raconté ce qui s'était passé. Il en est résulté dans presque tous les cas que leur comparution devant le Comité a tourné en ce qu'on pourrait appeler une partie de plaisir. Nous n'aimons pas à être mis dans l'obligation de faire des recherches pour trouver ce qui s'est passé. Tel n'est pas à mon avis le but du Comité. Cependant, nous sommes forcés de le faire; le Comité est forcé de siéger et parcourir l'historique de ce qui s'est passé pour l'année terminée le 31 décembre 1939. Quand on pose une question à un témoin on a le sentiment que l'on procède à l'aveuglette. A mon sens nous sommes ici afin d'étudier les programmes adoptés et tenter de faire équilibrer le budget. Nous nous attendons à ce que les administrateurs grassement rétribués que nous avons retenus pour le réseau nous montrent le chemin. Le présent rapport n'indique rien de la sorte. Rien dans le budget n'indique qu'on va se lancer dans quelque initiative nouvelle telle que celle que j'ai à l'esprit. L'an prochain lors de la présentation du budget des Lignes aériennes T.-C., nous procéderons encore de même. Rien dans ce qui précède ne nous donne quelque espoir de sortir de nos difficultés actuelles et rien non plus dans ce budget ne nous en donne le moindre espoir parce que les frais d'exploitation ont passé de \$176,000,000 ou \$182,000,000 à \$207,000,000. Mon sentiment est qu'il sera très difficile d'améliorer cette situation. Au sujet de ces \$207,000,000, j'aimerais savoir quelle partie de cette somme dépend catégoriquement de la situation actuelle du réseau. En même temps, j'aimerais obtenir un énoncé de politique sur ce qu'envisage la direction pour l'avenir. J'aimerais obtenir d'elle un état des frais d'exploitation en 1928 par comparaison avec les recettes d'exploitation de cette année.

M. ARMSTRONG: En 1928 les recettes d'exploitation ont été de \$312,286,000, les frais d'exploitation, de \$256,247,000, laissant \$56,039,000 comme recettes nettes d'exploitation ferroviaire.

M. HARRIS: Si nos opérations se maintiennent à l'allure actuelle au cours de l'année j'estime que nos recettes atteindront \$300,000,000, mais le jour viendra

où la guerre actuelle finira et nous aurons une période de rétablissement; et alors, quelle prévoyance l'administration exerce-t-elle ou se prépare-t-elle à exercer pour passer de \$207,000,000 à un chiffre qui sera plus conforme à la situation quand la guerre sera finie. Nous savons tous comme eux qu'un tel changement se produira un beau jour.

M. HUNGERFORD: C'est une question qui doit s'ajouter de temps en temps selon les circonstances.

M. HARRIS: Après les événements ou avant?

M. HUNGERFORD: Dans une certaine mesure avant. Il va sans dire qu'à mesure que le trafic fléchit on prend toutes les dispositions possibles pour réduire les dépenses, mais il est manifeste que le trafic est dans une grande mesure un facteur variable.

M. HARRIS: Le travail dont ce Comité est saisi ne révèle guère de ligne de conduite bien arrêtée. J'espère que nous obtiendrons un de ces jours des renseignements plus précis sur les programmes futurs.

M. HUNGERFORD: Ces rapports sont des rapports que nous sommes tenus de déposer en vertu des dispositions de la Loi des chemins de fer.

M. HARRIS: Je comprends cela.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois que vous pouvez obtenir tous les renseignements que vous désirez si vous les demandez. Je suis bien persuadé que la fonction de ce Comité consiste à se renseigner sur l'administration du chemin de fer et si l'on estime qu'il y a lieu d'effectuer des améliorations il est loisible au Comité de l'indiquer dans son rapport. Il vous est très facile d'obtenir tous les renseignements désirés qui ne sont pas à votre disposition simplement en les demandant.

M. MACINNIS: Monsieur le président, je crois que M. Harris demande l'impossible. Il serait certainement très agréable si vous pouviez faire venir l'administration des chemins de fer Nationaux du Canada ici et lui demander de nous énoncer une ligne de conduite, ou de concevoir une ligne de conduite qui sera appliquée de manière à produire un profit au bout d'une certaine période; mais, malheureusement, cela est impossible, quelles que soient les sommes dépensées ou quelle que soit l'habileté de l'administration parce que les profits ou pertes des chemins de fer Nationaux du Canada dépendent de la situation économique du Canada, situation que l'administration du chemin de fer ne peut changer. Il se peut que le gouvernement soit capable d'orienter la politique du Dominion de manière à permettre au chemin de fer de réaliser un profit ou produire de meilleurs résultats, mais je suis certainement d'avis que l'administration du chemin de fer n'est pas en état d'agir ainsi. Si l'administration de votre chemin de fer arrêtaient ou adoptait un programme pour faire face à la situation d'après guerre, cela entraînerait des répercussions sérieuses dont on entendrait des échos au parlement même, et les gens qui veulent maintenant que l'administration du chemin de fer adopte un programme susceptible de rapporter des profits, diraient immédiatement que le chemin de fer est une institution publique et doit travailler dans les intérêts du peuple canadien sans égard aux profits. Ce sont des choses que nous devons envisager, et je ne vois pas d'utilité à venir demander que l'administration du chemin de fer adopte un programme quelconque; le programme à suivre dépend de la situation du pays et des circonstances.

Le PRÉSIDENT: Avant de passer outre, je voudrais savoir s'il y a un membre du Comité qui désirerait poser une question quelconque, ou si un membre désire des renseignements qui n'ont pas été fournis? Je crois que le directeur est prêt à fournir tous les renseignements à sa disposition.

M. HARRIS: Je voudrais savoir quelle proportion de cette somme de \$207,000,000 au chapitre des dépenses d'exploitation représente une augmentation provisoire?

M. ARMSTRONG: Il va sans dire que le montant des dépenses d'exploitation dépend du trafic. Une certaine portion des dépenses revêt le caractère de dépenses fixes ou constantes qui existent indépendamment du volume du trafic. Le reste des dépenses varie directement suivant les recettes d'exploitation. Naturellement, à mesure que les recettes augmentent, les dépenses augmenteront, et suivant que les recettes fléchissent, les dépenses diminueront, en tenant toujours compte du fait que les prix des matériaux et les taux de salaires sont sur le même pied.

M. LOCKHART: Quels sont les montants fixes? Quelle est la proportion sur 207?

M. ARMSTRONG: On peut seulement l'estimer, mais je dirais que les dépenses fixes constituent probablement un tiers environ du total, et les dépenses directes environ les deux tiers.

M. HARRIS: C'est-à-dire que \$140,000,000 sont subordonnés?

M. ARMSTRONG: Subordonnés? Je ne vous comprends pas tout à fait.

M. HARRIS: Le montant fixe est d'un tiers?

M. ARMSTRONG: Oui. Les \$140,000,000 sont subordonnés au volume du trafic. Le montant varie suivant le volume du trafic.

M. HARRIS: Il n'y a pas d'intérêt compris dans ces frais d'exploitation?

M. ARMSTRONG: Non, monsieur.

M. BRADETTE: Au sujet des recettes d'exploitation, je voudrais obtenir certains renseignements sur le bois de la Colombie-britannique. L'an dernier, les habitants de mon district m'ont délégué pour comparaître devant la Commission des Transports dans le but de m'enquérir s'il ne serait pas possible de faire transporter une partie de ce bois par voie du nord ontarien. Les commissaires m'ont dit qu'une grande quantité de bois était expédiée par eau, et j'ai demandé s'il serait possible de faire diriger une portion de ce bois par mon district, de Winnipeg à Cochrane. Je crois que nous avons reçu une expédition jusqu'à présent, une partie d'un chargement. Pourquoi notre section de ligne n'est-elle pas utilisée quand elle est presque oisive à l'ouest de Hearst?

Je voudrais aussi faire cette déclaration. L'an dernier lors de la visite de Leurs Majestés les chemins de fer Nationaux ont dit aux gens de mon district que Leurs Majestés ne voyageraient pas sur notre partie de la ligne parce que la voie était en mauvais état. Nous avons accepté cette affirmation car nous ne voulions pas que nos hôtes royaux fussent victimes d'un accident. Quelques jours après la visite royale quelque chose survint sur une autre partie de la ligne, et un de ces trains lourds fut envoyé par la partie de la voie qui était supposée être en mauvais état. Je voudrais avoir une explication à ce sujet, car nous estimons dans notre district que nous sommes absolument étouffés. Nous estimons que l'administration des chemins de fer Nationaux ne nous traite pas comme il faut.

Un train de sapin de la Colombie-britannique a circulé sur notre section de ligne, et cette ligne est absolument inutilisée à l'heure actuelle. J'ignore pourquoi il en est ainsi.

M. HUNGERFORD: En fait, la quantité de bois de la Colombie-britannique envoyée dans l'est, puis transbordée pour être expédiée outre-mer par l'Atlantique a été relativement faible, et la ligne principale par voie de Capreol est plus que suffisante pour répondre aux besoins du trafic.

M. BRADETTE: Il y a eu de l'engorgement sur cette section.

M. HUNGERFORD: Pour ce qui regarde la ligne à l'ouest de Hearst, nous la maintenons en assez bon état parce que nous n'avons pas assez de trafic sur cette ligne pour justifier un meilleur entretien. Nous maintenons la ligne conformément aux règles de la prudence, mais pas en aussi bon état que les autres lignes.

M. MACINNIS: La quantité de bois de la Colombie-Britannique expédiée à la côte de l'Atlantique a-t-elle été aussi considérable que l'on s'y attendait à une certaine époque? On s'attendait à un certain moment à des expéditions considérables de bois pour la côte de l'Atlantique. Ces prévisions ne se sont pas réalisées, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Non, elles ne se sont pas réalisées.

L'hon. M. HOWE: Ces navires se rendent encore directement à destination. Il y a eu grande rareté de transports océaniques. L'écroulement de la Norvège a fait tomber tout ce transport entre les mains de la Grande-Bretagne, et je crois que probablement quatre-vingt dix p. 100 de tout le bois expédié par la Colombie-britannique à la mère-patrie est transporté directement par navire par le canal de Panama.

M. BRADETTE: Je voudrais poser une question à l'administration des chemins de fer Nationaux du Canada relativement à la situation ouvrière. Je songe au jeune homme qui débute au chemin de fer comme garde de train et qui reste une vingtaine d'années sur une ligne secondaire, à la disposition du chemin de fer toutes les heures de la journée. Je soutiens que cela n'est pas juste. Il y en a qui débudent comme célibataires et qui se marient ensuite. Ils sont censés être de service quand on a besoin d'eux. Nulle autre industrie ou compagnie ne se trouve dans une situation aussi heureuse au point de vue de la main-d'œuvre. Il convient certainement de faire quelque chose à ce sujet. Cela est absolument injuste pour ces jeunes hommes, et j'aimerais que l'administration des chemins de fer Nationaux et du Pacifique-Canadien édictent des règlements pour remédier à cette situation. C'est trop long de les faire attendre quinze ou vingt ans. Vous avez dû entendre bien des critiques à ce sujet. Je me demande pourquoi les syndicats ouvriers n'ont rien fait à ce sujet. Ils pourraient certainement s'emparer du cas pour soulever le public. Je sais que l'administration veut être juste à l'égard de ces hommes, mais elle ne l'est certainement pas.

M. HUNGERFORD: Les employés de chemins de fer sont soumis au régime dit de l'ancienneté. Les plus anciens ont droit au travail qui s'offre; les plus jeunes prennent ce qui reste.

M. BRADETTE: C'est bien cela, ce qui reste, et quelquefois il ne reste presque rien au bout de quinze ans.

M. HUNGERFORD: Nous sommes soumis à des règlements qui résultent d'un accord entre les syndicats ouvriers et le chemin de fer.

M. BRADETTE: Assurément l'administration devrait pouvoir éliminer l'inégalité et l'injustice que subissent ces hommes.

Le PRÉSIDENT: Que peut-elle faire à ce sujet?

M. BRADETTE: C'est si injuste.

M. HUNGERFORD: C'est le régime sous lequel ils veulent travailler.

M. BRADETTE: Si d'autres industries jouissaient de la même latitude elles seraient dans une situation heureuse. Les chemins de fer se font critiquer actuellement par un certain nombre de leurs employés. Ce n'est pas une situation saine.

M. HANSON: Les syndicats ouvriers ont fait ces arrangements eux-mêmes.

M. BRADETTE: Ah, oui, mais vous savez ce qu'ils font quelquefois!

Le PRÉSIDENT: Nous avons déjà perdu un ou deux membres de notre Comité et nous en perdrons bientôt d'autres. Je voudrais savoir à quoi m'en tenir au sujet d'une séance cet après-midi avant le départ d'autres membres.

M. HANSON: Nous n'avons pas le temps d'en finir aujourd'hui, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: J'espère que si. Nous voudrions certainement siéger cet après-midi si la chose est possible. Le Comité est-il disposé à reprendre la séance à quatre heures?

M. HARRIS: Je propose que nous ajournions.

Le PRÉSIDENT: Je ne songe pas à l'ajournement, je songe à la reprise de la séance.

M. McCULLOCH: Je propose que nous reprenions la séance à quatre heures cet après-midi.

M. MACINNIS: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: Nous avons maintenant une résolution en faveur de l'ajournement.

M. MACINNIS: Pourquoi ne pas siéger encore un quart d'heure?

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. JACKMAN: Ne serait-il pas utile aux séances futures, d'avoir en plus des chiffres du budget pour l'année prochaine, les chiffres de l'année précédente. Etant un nouveau député je ne suis peut-être pas aussi au courant des comptes que quelques-uns des députés. Il y a une prévision de déficit net de \$20,000,000. Ce montant correspond-il aux \$38,239,000?

M. ARMSTRONG: Parlez-vous des \$40,095,000 qui figurent dans le rapport annuel?

M. HUNGERFORD: Tous les chiffres figurent au rapport annuel.

M. ARMSTRONG: Je crois que le chiffre est de \$40,095,000.

M. COOPER: Cela figure à la page 4 du rapport annuel.

M. JACKMAN: Je crois que cela aiderait si nous avions le chiffre correspondant de l'année précédente. Le service de la comptabilité pourrait inclure ces chiffres sans beaucoup de difficulté.

M. HARRIS: Est-ce que les chiffres des recettes d'exploitation pour l'année 1940 sont disponibles? Vous ne les avez pas, je suppose, pour la période arrêtée au 30 juin?

M. COOPER: Les recettes actuelles...

M. HARRIS: Non, je ne veux pas que l'on ajoute un seul autre mot. Le mot "actuelles" a été ajouté, et je m'oppose à l'emploi de ce mot. Le budget dit, "Recettes d'exploitation, contribution de 20 p. 100, Loi des T.T.P.M., non comprise—\$247,450,000." Ce chiffre de \$247,000,000 est un chiffre comparatif.

M. COOPER: Je n'ai pas ce chiffre. J'ai le chiffre comprenant les 20 p. 100.

M. HARRIS: Ne pourrions-nous pas avoir ce chiffre? Je voudrais avoir un chiffre comparatif. Autrement le renseignement est sans valeur.

M. COOPER: Sur la somme de \$250,000,000 estimée au budget nous avons réalisé \$130,681,000 jusqu'au 30 juin cette année.

M. HARRIS: Avons-nous un chiffre comparatif par rapport aux dépenses d'exploitation de \$207,000,000.

M. COOPER: Nous avons dépensé \$97,481,000. C'est le résultat des premiers six mois.

M. HARRIS: Cela représente, j'estime, environ 21 p. 100.

M. COOPER: L'augmentation des recettes durant les premiers six mois de l'année comparée à la période correspondante de l'an dernier est de 29.7 p. 100.

M. HARRIS: 30 p. 100 en chiffres ronds?

M. COOPER: Oui.

M. HARRIS: Si cela continue, avec le transport des récoltes au cours des six mois prochains, votre estimation de \$250,000,000 est très basse?

M. COOPER: Oui.

M. HARRIS: Pourrions-nous avoir une estimation exacte. Je n'en rendrai pas l'administration responsable, mais si elle veut bien le faire simplement à titre d'information, je voudrais savoir le chiffre auquel elle espère arriver.

L'hon. M. HOWE: Vous demandez à l'administration de faire un saut dans l'inconnu. Nous aurons peut-être une bonne récolte cette année; c'est probable, mais nous aurons un engorgement très sérieux aux termini. Les perspectives sont que le mouvement de la récolte sera beaucoup moins fort que l'an dernier en raison du fait que nous ne savons pas où mettre la récolte. C'est ce que prévoit l'administration.

M. HARRIS: Laissez-moi formuler la question autrement, si je puis interrompre le ministre simplement pour sauver du temps. D'après ce budget, nous estimons que les recettes passeront de \$203,820,000 à \$247,000,000.

M. COOPER: Non, monsieur—\$250,000,000.

M. HARRIS: Très bien; je n'ai pas de chiffre à comparer aux \$250,000,000. Quel est le chiffre comparatif de l'an dernier? Où le trouvons-nous? Où trouvons-nous le chiffre comparatif aux \$250,000,000?

M. COOPER: Vous pouvez le trouver à la page 4, aussi à la page 13 du rapport annuel.

M. HARRIS: Quel est le chiffre?

M. COOPER: \$203,820,000.

M. HARRIS: Est-ce un chiffre de comparaison avec \$250,000,000 ou les \$247,000,000?

M. COOPER: \$250,000,000.

M. HARRIS: Alors, l'augmentation, monsieur le président, a été d'environ 24. p. 100.

M. COOPER: L'augmentation figurant au budget?

M. HARRIS: L'augmentation inscrite au budget.

M. COOPER: Elle est de 22.6 p. 100.

M. HARRIS: Si cela continue pour la période de l'année nous aurons une amélioration qui passera de 22.6 p. 100 à 29.9 p. 100, soit 7.1 p. 100 en notre faveur. J'ignore si la chose est dans les attributions du Comité, mais j'estime que si nous entendons être de quelque utilité, nous pourrions modifier, particulièrement en ce temps de guerre, les prévisions du budget. Ils demandent tant de millions de dollars. Nous avons pour notre gouverne les résultats de six mois qui indiquent que les recettes augmenteront cette année dans l'ordre de 7 p. 100, environ de \$15,000,000. Vu cette augmentation, nous pourrions presque modifier le rapport et ne pas adopter de crédits cette année pour le compte des chemins de fer Nationaux du Canada.

En d'autres termes, donner un peu d'importance à ce Comité et le rendre utile au pays en ces temps difficiles, en agissant de concert avec l'administration. Je ne crois pas qu'elle aura besoin de cette somme cette année.

M. HUNGERFORD: Ce que sera le déficit cette année dépendra entièrement des recettes brutes. Nous savons à quel montant les recettes brutes s'établissent jusqu'à la fin de juin. Nous ne savons pas, et personne, je suppose, ne sait quel sera le chiffre des recettes brutes pour le reste de l'année.

Le déficit net dépendra des recettes brutes. Si nous faisons ces recettes brutes de \$250,000,000, le déficit sera réduit proportionnellement.

M. HARRIS: Monsieur le président, vu ce fait, est-ce qu'on demande à nous hommes intelligents, sachant que nous avons une recette supplémentaire de 70 p. 100 qui s'établit à \$18,500,000, de voter ces crédits à l'aveuglette? Ne pourrions-nous pas à titre de Comité agissant de concert avec la compagnie de chemin de fer, faire valoir notre utilité et amender ce rapport de manière à ce que le gouvernement du Canada soit dispensé d'inclure dans ses crédits des sommes que nous savons ne pas devoir être nécessaires?

M. ARMSTRONG: Il y a déjà eu un amendement. Le budget fourni par le chemin de fer indique un déficit de \$20,000,000. Les prévisions ne sont que pour \$15,000,000.

M. HARRIS: Oui, j'ai remarqué cela; \$15,000,000 comparés à \$43,000,000 l'an dernier. Un amendement serait-il dans l'ordre, monsieur le président?

M. BRADETTE: Je ne crois pas que cela soit du ressort du Comité. En fin de compte, il reste encore cinq mois et bien des choses peuvent survenir. Si l'argent n'est pas requis il ne sera certainement pas utilisé. La question se résume à cela.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, tel que je conçois ce Comité, les chemins de fer Nationaux et les lignes de transport appartiennent au peuple canadien. Les députés sont des représentants du peuple canadien, et ce Comité est chargé de jouer le rôle principal d'enquêteur dans les affaires des chemins de fer, de la marine marchande et des lignes aériennes—ce sont nos propres affaires. Il est du ressort de ce Comité de faire tout ce qu'il lui plaît, de proposer toute résolution ou tout amendement qui lui convient, mais si le Comité les adoptera ou non, il appartient au Comité d'en décider.

M. BRADETTE: Je doute fort que nous ayons le droit d'adopter un tel amendement.

Le PRÉSIDENT: Il faudrait que la Chambre des communes approuve notre amendement avant qu'il ne produise quelque effet sur le chemin de fer.

L'hon. M. HOWE: Son adoption entraînerait la défaite du gouvernement.

M. HUNGERFORD: Je tiendrais à dire, si on veut bien me le permettre que, tous comptes faits, vous êtes saisis seulement d'une estimation. Ce qui va arriver est une supposition de notre part. Si nous faisons des recettes brutes de \$250,000,000...

M. HARRIS: Une supposition appuyée sur les résultats de six mois—de janvier au 30 juin.

M. HUNGERFORD: Très bien, mais il faut deviner pour six mois, n'est-ce pas? Ces six mois comprennent bien des facteurs incertains. La situation du grain est un sujet de préoccupation sérieuse. Je peux vous dire que si à la fin de l'année les recettes brutes atteignent le chiffre de \$250,000,000, le déficit sera tel qu'on l'indique ici. Si les recettes brutes sont plus élevées, le déficit sera moindre.

M. BLACK: Monsieur le président, faisant suite à ce que M. Harris a dit, je crois qu'il est de mise que le chemin de fer ait un objectif. Je suppose qu'il a un objectif en cette occurrence. Je voudrais voir les chiffres estimatifs de déficits pour ces dernières années et les résultats définitifs afin d'établir la marge de variation.

M. COOPER: Je puis vous donner les chiffres de l'an dernier. Les prévisions de recettes totales étaient de \$200,000,000 et les recettes réelles de \$203,820,000.

M. BLACK: Quel était le déficit estimatif l'an dernier? Ces données ont été présentées peu après le commencement de l'année? A quelle époque ce budget est-il soumis au gouvernement?

M. HUNGERFORD: Dans les premiers mois de l'année.

M. BLACK: Quel était votre déficit estimatif pour 1939?

M. COOPER: Le déficit estimatif était de \$43,750,000 et le déficit réel de \$40,095,000 soit une amélioration de \$3,600,000 par rapport aux prévisions.

M. BLACK: Quel était le déficit de l'année précédente?

M. COOPER: Je n'ai pas ce chiffre. Nous pouvons l'obtenir.

M. HARRIS: Relativement aux charges fixes, c'est-à-dire les intérêts payables au public sur cette dette à long terme, cette dette à long terme comprend-elle des dépenses d'immobilisation ou autres?

M. COOPER: Les dépenses d'immobilisation en 1939 ont été financées au moyen de prêts du gouvernement.

M. HARRIS: Je regrette n'avoir pas entendu les deux derniers mots.

M. COOPER: Par des prêts du gouvernement. De sorte que l'intérêt sur les capitaux employés en 1939 n'est pas inclus dans le poste "intérêt sur la dette consolidée", mais dans "intérêt sur emprunts de l'Etat".

M. HARRIS: Sont-ils inclus dans le poste suivant: "intérêt sur emprunts de l'Etat"?

M. COOPER: Oui.

M. HARRIS: Combien d'immobilisation y a-t-il dans les dépenses du so-disant terminus de Montréal? Est-ce que toute cette somme sera dépensée en 1940?

M. ARMSTRONG: Oui, monsieur, c'est-à-dire \$3,350,000.

M. HARRIS: S'agit-il de 1939 ou de 1940?

M. ARMSTRONG: A quelle page faites-vous allusion?

M. HARRIS: Aux deux.

M. ARMSTRONG: Parlez-vous de la page 3 de la brochure?

M. HARRIS: La page 2 du budget. Quel est le capital représenté par la proportion d'intérêt sur les déboursés pour le terminus de Montréal?

M. COOPER: Le montant dépensé l'an dernier a été de \$2,174,590.

M. HARRIS: Il va sans dire que cela ne figure pas au budget?

M. ARMSTRONG: Le montant fut d'environ \$70,000 en 1938.

M. HARRIS: Et en 1940?

M. ARMSTRONG: Le budget de 1940 est de \$3,350,000.

M. HARRIS: Ce montant de \$1,350,000 est-il inclus dans les \$3,350,000 du budget?

M. ARMSTRONG: Non, monsieur, pas dans le total, parce que le montant ne sera pas dépensé au cours de l'année.

M. HARRIS: Précisément, mais alors les chiffres du budget?

M. ARMSTRONG: Les \$3,350,000 ne seront pas dépensés avant la fin de l'année.

M. HARRIS: Précisément.

M. ARMSTRONG: Conséquemment, ce montant ne portera pas intérêt pour toute une année.

M. HARRIS: Pour ce qui regarde l'intérêt; mais l'emprunt de l'Etat ne sera pas payé avant la fin de l'année?

M. ARMSTRONG: Cela est exact.

M. HARRIS: C'est la même chose. Quelle portion de ce montant représente-t-il de l'intérêt sur des prêts de l'Etat, quelle portion des remboursements?

M. COOPER: Je ne pourrais pas séparer les deux montants.

M. HARRIS: Vous pourriez peut-être donner plus de précisions quant à l'état financier, les autres charges fixes—c'est un assez fort montant—\$2,758,000.

M. COOPER: Si M. Harris voulait bien se reporter aux pages 19 et 20 du rapport de 1939.

M. HARRIS: Parlez un peu plus fort, s'il vous plaît.

M. COOPER: Veuillez vous reporter, s'il vous plaît, aux pages 19 et 20 du rapport imprimé.

M. HARRIS: Oui. J'ai les chiffres ici, \$1,767,000; est-ce un chiffre comparatif?

M. COOPER: La dette totale est de \$1,263,000,000, et l'intérêt en 1939 a été de \$49,814,000. Le chiffre correspondant en 1940 était de \$50,186,000.

M. HARRIS: Est-ce qu'une grande partie de ces intérêts est payable à New-York?

M. COOPER: Oui, une bonne partie; environ \$22,000,000 sont payables en fonds américains.

M. HARRIS: Je ne vois pas le chiffre comparatif; quel montant avez-vous payé en 1939, avez-vous dit?

M. COOPER: Sur la somme totale de \$50,000,000 en intérêts dus au public, \$22,000,000 sont payables en fonds américains.

M. HARRIS: Monsieur le président, cet emprunt a-t-il été remboursé, est-il refinancé, y a-t-il des échéances?

M. COOPER: En 1940?

M. HARRIS: Oui.

M. COOPER: Oui, A la page 5 du budget de 1940 vous verrez les rachats d'obligations à l'échéance pour un montant de \$8,200,000, et l'énumération des titres compris dans ce montant.

M. JACKMAN: Nous ne pouvons voir par la liste quelles valeurs sont payables en fonds américains.

M. COOPER: Non.

M. JACKMAN: Mais une bonne portion de ce montant est payable en fonds américains?

M. COOPER: Du capital?

M. JACKMAN: Des \$8,200,000, oui.

M. COOPER: Oui, une portion est payable en fonds américains. A mesure que ces valeurs sont rachetées, le rachat est financé au moyen de prêts du gouvernement qui sont remboursés plus tard par une émission garantie par le Dominion.

M. HARRIS: A New-York?

M. COOPER: Cela dépend de la situation. Notre financement actuel se fait entièrement au Canada.

M. HARRIS: Voici ce à quoi je veux en venir, monsieur le président; assurément le rachat des emprunts payables à New-York, ne "gèle" pas plus d'argent liquide au Canada par un remboursement qui prendra d'autres dollars canadiens pour le nouveau placement?

M. COOPER: C'est pourtant ce qui arrive.

M. HARRIS: Vraiment?

M. COOPER: Oui.

M. HARRIS: Cela constitue une situation très sérieuse, monsieur le président; nous manquons d'argent liquide au Canada. Si nous avons l'occasion de refinancer à New-York en vertu de la loi de Neutralité de 1939.

L'hon. M. HOWE: Je ne crois pas que nous refinancions beaucoup à New-York. Notre programme en général a été de refinancer dans le même marché que les emprunts précédents.

M. HARRIS: Si je comprends bien la situation, nous ne refinançons pas dans le même marché dans ce cas.

M. COOPER: Non, nous refinançons au Canada. Nos dernières émissions ont été lancées au Canada.

M. JACKMAN: Le refinancement s'est fait au Canada même dans le cas du remboursement des fonds américains?

M. COOPER: Cela, c'est entièrement l'affaire du gouvernement, et le chemin de fer n'a rien à y voir.

M. MACINNIS: Je propose que nous ajournions, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé que le comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à quatre heures cet après-midi.

A 1 heure 10, le Comité s'ajourne jusqu'à 4 heures de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité reprend sa séance à quatre heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous allons reprendre nos délibérations. Certaines questions ont été posées et nous avons les réponses. Nous allons en prendre connaissance maintenant.

M. COOPER: M. Harris a posé une question à cet effet: Qu'a-t-on fait du placement représenté par l'avion perdu près de Regina en 1938?

RÉPONSE:

Coût total des avions avec moteurs et T.S.F.	\$135,561 23
<hr/>	
Dépréciation jusqu'à date de la perte, portée à la réserve pour dépréciation	5,153 16
Montant récupéré	6,834 59
Montant porté à la réserve pour assurance, égal au solde de la réserve	87,921 30
Solde non prévue par dépréciation ou assurances et porté aux frais d'exploitation.....	35,652 18
	<hr/>
	\$135,561 23"
	<hr/>

M. ARMSTRONG: M. Harris avait encore demandé la répartition de l'estimation des frais d'exploitation de \$207,000,000 pour 1940.

RÉPONSE:

	Estimation 1940	Frais réels 1939
Entretien de la voie et des constructions	\$ 38,650,000	\$ 36,530,000
Entretien du matériel	48,750,000	42,662,000
Circulation	5,100,000	5,176,000
Transport	104,250,000	88,841,000
Exploitations diverses	1,600,000	1,298,000
Généralités	9,200,000	8,972,000
Transport au compte du capital- Crédit	550,000	513,000
	<hr/>	<hr/>
	\$207,000,000	\$182,966,000
	<hr/>	<hr/>

Le PRÉSIDENT: Messieurs, si vous voulez tourner la page 2, nous allons passer à la page 3.

M. HARRIS: Nous n'en avons pas fini avec la page 2.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. HARRIS: Prenez l'intérêt sur les prêts de l'Etat. On a demandé la façon dont les prêts de l'Etat avaient été refinancés, et particulièrement ceux payables à New-York. Si j'ai bien compris le témoignage, ceux payables à New-York sont refinancés en argent canadien qui est converti en dollars américains. A cette fin il faut s'adresser, je présume, à la Commission de contrôle du change étranger et s'arranger pour acheter en dollars canadiens assez de devises amé-

ricaines non seulement pour payer l'intérêt dû en 1940, mais aussi les échéances de 1940. Je veux savoir ceci: a-t-on signalé aux administrateurs du chemin de fer qu'ils compromettaient la situation du Canada par l'achat de devises américaines? Ma question résulte de l'attitude générale tendant à conserver nos dollars canadiens au Canada en temps de guerre. J'aimerais savoir si cette question a été signalée aux administrateurs du réseau et si ceux-ci comme question de principe ont permis de négocier de nouveau ces prêts en fonds canadiens qui sont ensuite payables en devises américaines.

M. HUNGERFORD: Tout ce qui a trait à de nouvelles émissions est soumis aux administrateurs.

M. HARRIS: Le Comité peut-il prendre connaissance des procès-verbaux des réunions du conseil d'administration?

M. HUNGERFORD: Je suppose que tout ce qu'on demande peut être obtenu.

M. HARRIS: J'essaie de savoir qui recommanderait la négociation de ce prêt en monnaie canadienne.

M. HUNGERFORD: Toutes les questions administratives de ce genre, du moins les questions financières, sont décidées après consultation avec le ministre des Finances.

M. HARRIS: Eh bien alors, le ministre des Finances approuverait-il la recommandation du National-Canadien d'obtenir le change par l'entremise de la Commission de contrôle du change étranger?

M. HUNGERFORD: Je ne puis vous répondre de mémoire. Je suppose que les choses se passent vraiment ainsi.

M. HARRIS: A propos de ces échéances, comment allons-nous connaître la ligne de conduite adoptée? Allons-nous nous en tenir à ces tergiversations monétaires, pourrait-on dire, pour racheter les obligations américaines? La réalité, monsieur le président, est que nous compromettons notre situation très rapidement. Nous aimerions savoir à quoi nous en tenir.

Le PRÉSIDENT: Ne s'agit-il pas là d'une question qui intéresse plutôt l'Etat que le chemin de fer?

M. HUNGERFORD: Oui, dans une très grande mesure. Nous dépendons du ministre des Finances en ce qui concerne les questions de ce genre, quant à la façon d'agir.

M. HARRIS: La question que je vais maintenant poser au directeur devrait réellement être adressée au ministre des Finances.

M. HUNGERFORD: C'est mon avis.

M. HANSON: Si je comprends bien, c'est le ministre des Finances qui prend les décisions sur les transactions financières du National-Canadien; n'en est-il pas ainsi?

M. HUNGERFORD: Dans une très grande mesure.

M. HARRIS: Qui fait la recommandation aux administrateurs?

M. HUNGERFORD: Après consultation avec le ministère des Finances, cette recommandation me viendrait du vice-président préposé aux finances et puis je l'adresserais au conseil d'administration.

M. HARRIS: Le Comité peut-il se procurer les procès-verbaux du conseil d'administration?

Le PRÉSIDENT: Probablement. Je pense que le Comité peut avoir tout ce qui a trait à la gestion ferroviaire.

M. JACKMAN: Peut-être devrait-on nous fournir les montants des obligations échues et remboursées à New-York l'an dernier, combien il y en avait en monnaie américaine et combien en monnaie canadienne, ainsi que le nombre de celles dont l'échéance arrive cette année, en monnaie américaine.

M. COOPER: Je puis vous renseigner pour cette année. Si vous vous reportez à la page 5 du budget vous y verrez que les échéances s'élèvent à \$8,200,000. Sur ce montant, il y en a pour \$4,094,000 à New-York, pour \$3,097,000 au Canada et pour \$1,008,000 à Londres.

M. HARRIS: Je suppose, monsieur le président, que nous serons obligés de payer les échéances de Londres en espèces. Ils veulent des dollars canadiens. Est-ce exact?

Le PRÉSIDENT: Je le crois.

M. JACKMAN: Ce serait une politique saine.

Le PRÉSIDENT: Ils veulent en tout cas, j'imagine, l'équivalent de dollars canadiens.

L'hon. M. HOWE: Naturellement, un très petit montant d'un million de dollars se prête très mal à une opération de remboursement.

M. HARRIS: Je laisse ce que j'ai posé en prémisse au ministre pour qu'il me réponde. Il est très vrai que les échéances ne constituent qu'un faible montant de \$8,200,000, une partie au Canada, une partie à Londres et une partie aux Etats-Unis. Mais la guerre sera longue et il y aura beaucoup d'autres échéances. J'aimerais voir adopter une ligne de conduite ne négligeant aucune occasion de maintenir les disponibilités du Canada. Nous sommes en train de gaspiller quelque deux millions de dollars sur lesquels nous ne pourrions plus remettre la main tant que les Etats-Unis ne participeront pas à la guerre. Ces \$2,000,000 sont gelés à moins que vos recettes ne les compensent. Je crois comme question de principe que l'on devrait faire quelque chose pour arrêter cette fuite de dollars canadiens aux Etats-Unis pour y faire face à nos échéances sans nous forcer de payer le change américain.

M. COOPER: Entendez-vous le paiement dû pour les obligations contre nantissement du matériel.

M. HARRIS: Oui.

M. COOPER: Je ne crois pas qu'on y puisse rembourser des obligations de ce genre.

M. HARRIS: Elles sont négociables en vertu des termes de la Loi de neutralité américaine, 1939.

M. JACKMAN: Mais les valeurs pourraient ne pas être négociables; cela ne pourrait-il arriver? Des obligations datant de quinze ans pourraient bien ne pas se prêter à un prêt de remboursement.

L'hon. M. HOWE: Un emprunt de 1,000,000 de dollars à New-York est très coûteux. Il serait bien plus facile d'obtenir \$20,000,000. Je puis assurer à mon honorable ami que le gouvernement a pour principe de rembourser à New-York tout ce qui peut l'être d'une façon pratique.

M. HARRIS: Le ministre promet-il définitivement de prendre des mesures pour mettre les obligations du National-Canadien dans cette catégorie.

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. HARRIS: Il y a un autre point avant de laisser la page 2. Vous demandez \$15,000,000. L'ordre de renvoi dit clairement:

Ordonné: Que le budget des chemins de fer et de la marine marchande compris au budget principal pour 1940-1941 déposé à la Chambre le 23 mai 1940 soit déféré audit Comité.

Il s'agit du présent Comité et l'article qui lui est déféré, si je comprends bien est le crédit n° 459. Il s'est écoulé six mois cette année avant que le Comité n'arrive à cet article. Au bout de ces six mois nous constatons que les recettes dépassent les prévisions budgétaires de 7.1 p. 100, c'est-à-dire, environ \$7,000,000 qui ne seront pas utilisés à même ces \$15,000,000. D'après ce principe je vais

faire la suggestion suivante: du moins, je serai forcé de ne pas partager les conclusions du Comité. Voici ma suggestion: le Comité—j'en fais partie depuis un certain nombre d'années, en fait, depuis son institution. Il s'est changé en réunion où les journalistes obtiennent des nouvelles sensationnelles sur ce qui ressemble à de la mauvaise administration ou quelque chose d'approchant. Les membres du Comité sont mis en posture d'être en partie de plaisir alors qu'ils désirent servir le pays surtout maintenant— on demande au Comité d'approuver tout ce qu'on lui soumet sans y toucher une lettre. La tentative n'est généralement pas évidente. Elle démontre la solidarité qui existe entre le gouvernement et son entreprise d'Etat. On nous expose quelque chose que nous devons accepter dans son entier. Mais voici qu'une occasion se présente pour nous d'agir étant donné que les \$15,000,000 demandés ne seront pas nécessaires, il faudra seulement \$6,000,000 à \$7,000,000, d'après le budget qu'on nous a soumis, parce que nous avons les résultats des six derniers mois. Si le Comité peut faire en sorte de coopérer avec la direction du National-Canadien il paraît raisonnable que le ministre et le Comité recommandent à la Chambre une réduction sur ce montant de \$15,000,000. Ce n'est pas la première fois qu'un article du budget a été réduit. Je me rappelle très bien qu'en 1922 une somme importante, \$999,000, a été rayée du budget sur des protestations à la Chambre. Cette réduction inspirerait confiance non seulement dans cet organisme très essentiel, la direction même du National-Canadien, mais aussi dans nos entreprises d'Etat, et elle donnerait au Comité l'impression que pour une fois il a pu faire quelque chose pour le Canada et rehausser le ministre des Transports dans l'opinion des Canadiens.

L'hon. M. HOWE: Puis-je faire remarquer à mon honorable ami quelques faits qu'il a peut-être oubliés. Dans la première partie de l'année notre trafic était faible.

M. HARRIS: Certainement.

L'hon. M. HOWE: Les résultats du trafic de l'an dernier au printemps ont été désappointants d'après nos propres chiffres et le budget de ces mois-là. L'augmentation de \$7,000,000 qu'il a annoncée—j'ignore si le chiffre est exact ou non—se rapporte à un budget de \$20,000,000 et non pas de \$15,000,000. Le budget ferroviaire est de \$20,000,000 et le budget de l'Etat de \$15,000,000. Nous pouvons avoir eu déjà raison d'agir ainsi et nous pouvons avoir raison d'aller plus loin: Mais en considérant la deuxième moitié de l'année au point de vue de l'exploitation, nous devons nous rappeler que la récolte du Canada dans les quatre derniers mois de l'année dernière n'a été dépassée qu'une seule fois, et nous comparons cette période à une période de faible trafic. Nous devons aussi nous rappeler que cette année malgré la promesse d'une bonne récolte nous ne pouvons espérer obtenir le trafic de l'année dernière. Autrement dit, à mon sens, il sera impossible d'utiliser le matériel au maximum comme l'automne dernier. Nous devons tenir compte de ces faits primordiaux. Alors que j'étais encore ministre des Transports j'ai étudié à fond le budget avec M. Hungerford et celui-ci était d'avis, ainsi que la direction et que moi-même après avoir discuté la question que la situation ne justifiait pas la croyance que nous pourrions nous tirer d'affaire avec \$15,000,000 seulement. Comme l'a dit M. Hungerford, nous ne pouvons pas sonder l'avenir avec assez de précision pour dire ce qu'il faudrait faire.

M. HARRIS: Je ne parle que de ce que nous avons sous les yeux.

L'hon. M. HOWE: Ce dont vous êtes saisi est un budget qui demande \$20,000,000 pour le chemin de fer.

M. HARRIS: Depuis la présentation de ce budget national comportant une taxe de 10 p. 100 sur le change et l'augmentation du droit sur la houille importée, les chemins de fer vont-ils transporter beaucoup plus de houille canadienne?

L'hon. M. HOWE: Il ne faut pas trop compter sur une grande augmentation du trafic de ce genre; je ne vois pas comment on va obtenir un dollar canadien pour un autre.

M. HARRIS: Pourquoi ne pas réduire ce budget de \$20,000,000 du National-Canadien et l'abaisser à \$15,000,000 pour le rendre conforme au déficit prévu au budget?

L'hon. M. HOWE: Parce que le budget du National-Canadien est soumis par le conseil d'administration et la direction du chemin de fer, et ils estiment que le montant nécessaire est de \$20,000,000. Le gouvernement a cru qu'il était inutile de voter cette somme maintenant. Il croit que si la direction du chemin de fer a raison et que le Gouvernement a tort il sera encore possible d'accroître le crédit à la fin de l'année. Si le gouvernement a raison et la direction du chemin de fer a tort nous n'aurons rien de plus à déboursier que ce qui figure au budget.

M. HARRIS: Monsieur le président, nous oublions que nous avons les résultats de six mois. Toutefois je ne veux pas retarder les travaux du Comité et je vais me contenter de vous demander si oui ou non ce Comité accepterait de réduire cette somme.

Le PRÉSIDENT: Je ne vois pas d'autre moyen d'obtenir une réponse que de proposer une motion.

M. BLACK: A mon avis, le président devrait appuyer la motion de M. Harris, vu qu'il représente ici le gouvernement. Il pourrait appuyer la proposition à l'effet de faire réduire les prévisions du National-Canadien en vue de les rendre conformes au crédit de \$15,000,000 dans ses prévisions du budget. Cette attitude serait d'autant plus justifiée que nous avons six mois d'exploitation pour nous guider et ils semblent prouver la sagesse du gouvernement en n'octroyant qu'un crédit de \$15,000,000.

L'hon. M. HOWE: J'oserais dire que contrairement aux opinions que j'entends habituellement à la Chambre, le gouvernement n'exploite pas le National-Canadien. Il possède des actions ordinaires du chemin de fer, mais ce dernier est administré par un président et un conseil d'administration.

M. HARRIS: Puis-je alors poser la même question au conseil d'administration?

L'hon. M. HOWE: Certainement.

M. HARRIS: Ce dernier consentirait-il à étudier de concert avec le ministre et le Comité l'idée de réduire le chiffre de \$20,000,000 qu'il demande par les présentes à un chiffre plus approprié aux circonstances telles qu'elles apparaissent actuellement.

M. BRADETTE: Je n'en vois pas la logique. Si le chemin de fer n'avait qu'un déficit d'un million, cela voudrait-il dire qu'il dépenserait quand même tout ce crédit? L'argent sera à la disposition du Trésor. Pourquoi ne pas laisser le montant tel qu'il est. Je suis d'avis de laisser ce chiffre tel quel, et si le déficit est inférieur à vingt millions, ce sera tant mieux pour le pays; on le verra certainement dans les comptes l'an prochain. Il en serait de même si le montant était moindre. Il peut se produire quelque chose que nous ignorons. Le déficit peut fort bien être de vingt-cinq millions. En tout cas, le trésor devra le combler.

M. HARRIS: J'entretiens des inquiétudes sur les six mois prochains.

M. HUNGERFORD: En me plaçant au point de vue du chemin de fer, je dirai que le conseil d'administration a déjà augmenté ce crédit. Aux premiers mois de l'année, nous nous étions arrêtés à \$235,000,000, si j'ai bonne mémoire. Puis, comme les recettes s'amélioraient, on l'a augmenté. Vous avez ici le chiffre adopté il y a environ un mois et approuvé par le conseil d'administration. Je ne puis le modifier sans l'assentiment des administrateurs. Toutefois permettez-moi de déclarer que l'argent que l'on demandera au gouvernement quoi qu'il advienne, sera le montant exact du déficit, quel que soit le crédit voté. Je puis vous assurer que pour chaque \$2,000,000 de recettes brutes au-dessus de \$250,000,000, nous réduirons le déficit de caisse de \$1,000,000 pourvu qu'il n'y ait pas de changement dans les prix de matériaux ni dans les salaires. En d'autres

termes, nous nous arrangerons pour recouvrer la moitié de tout ce qui dépassera \$250,000,000. Il semble bien que le chiffre brut puisse dépasser \$250,000,000 mais il faut tenir compte de facteurs inconnus, par exemple, comme je le disais ce matin, la grosse question du blé. Elle peut jouer un grand rôle dans les recettes brutes. Impossible de savoir au juste. Je répète que ce chiffre est le plus proche auquel on puisse s'arrêter en vue des renseignements actuels.

M. HARRIS: A quelle date?

M. HUNGERFORD: Je ne crois pas que personne puisse envisager la question sous un autre angle. Le déficit qu'il faudra combler sera simplement celui qui se présentera réellement à la fin de l'année, et nous ferons le nécessaire pour qu'il soit aussi bas que possible.

L'hon. M. HOWE: C'est comme quelqu'un qui va chez un architecte pour faire construire une maison. Il dit ce qu'il veut dans cette maison, et l'architecte établit un devis estimatif. Le client peut discuter avec l'architecte pour obtenir un prix moins élevé mais il faudra qu'il paye le coût de la maison.

M. DONNELLY: Ce qui revient à dire que si les recettes sont de \$290,000,000, le déficit en sera diminué?

M. HUNGERFORD: Je le crois, en basant nos prévisions sur les recettes d'exploitation.

M. DONNELLY: Cela dépend toujours des changements dans la situation du blé ou dans les prix des matériaux.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois inutile de s'arrêter plus longtemps sur cette question. Je ne crois pas possible de modifier la situation qu'on nous soumet excepté par consentement général ou commun accord.

M. HARRIS: C'est justement ce que je demande.

Le PRÉSIDENT: Sans commun accord....

M. HARRIS: Si vous déclarez la question vidée.

Le PRÉSIDENT: Sans commun accord, le seul moyen de régler la chose est de proposer une motion.

M. BLACK: Si les membres du Comité ont une responsabilité quelconque nous devons envisager cette responsabilité à la lumière d'aujourd'hui, 16 juillet, d'après les résultats des six derniers mois. L'administration du chemin de fer et le ministre doivent envisager la question en se plaçant au point de vue des prévisions budgétaires. Quant à nous, notre situation diffère quelque peu; il nous faut nous appuyer sur les résultats, et à ce propos je dirai que nous avons le droit, à la séance d'aujourd'hui et après plus de six mois de l'année déjà écoulés, et la perspective d'un bon trafic dans tout le Canada, de demander la réduction de ces prévisions au niveau pour le moins des prévisions déposées devant le Parlement. A mon avis, le chiffre de \$20,000,000 devrait être ramené à \$15,000,000.

Le PRÉSIDENT: Il me semble qu'un plus grand nombre de membres devraient donner leur avis en la matière, sans quoi je ne vois pas possibilité de régler la question.

M. JACKMAN: Si le budget doit avoir une valeur quelconque, cette valeur à mon avis doit provenir de son exactitude. Si nous avons les résultats de six ou sept mois et nous constatons une plus grande amélioration que celle qu'avait été prévue, nous devons sûrement considérer l'à propos d'une révision. En d'autres termes, à quoi sert le budget? Il faut le considérer comme un but à atteindre, et quand les choses marchent trop bien pendant les six premiers mois, on est naturellement porté à la nonchalance et à ne pas surveiller les dépenses d'aussi près qu'on le ferait dans des circonstances différentes. Car autrement à quoi bon avoir un budget? Il vous donne une idée du programme à suivre dans l'année. Vous constatez en ce moment que la recette des six derniers mois a dépassé le chiffre prévu, par suite d'événements sur lesquels vous ne pouvez

rien. Je ne parle pas en mal. Vous avez les résultats des six derniers mois et vous devriez certainement baser votre programme dessus. S'il devait en être autrement, pourquoi un budget? Je le répète, pourquoi un budget s'il n'est pas précis?

L'hon. M. HOWE: Ce qui importe surtout dans un budget, ce sont les chiffres qui s'y trouvent. Or voici ceux des recettes brutes. L'administration du chemin de fer ne demanderait pas mieux que le Comité lui donne une idée de ce que vont être ses recettes brutes et de baser son budget là-dessus. Voici comment se dresse le budget du chemin de fer. Tous les organismes qui constituent le chemin de fer, tous les surintendants du réseau établissent leurs prévisions des recettes brutes; le tout est réuni pour former le chiffre de qui est censé représenter les recettes et sert à établir un budget. Le chemin de fer vous a donné ses meilleurs renseignements sur ses recettes probables. Le Comité va-t-il dire à l'administration quelles seront ces recettes? Si oui, je suis sûr que l'administration va répondre que sur les ordres du Comité, elle va baser son budget sur ces recettes.

M. JACKMAN: Quelle est la raison d'être du budget?

L'hon. M. HOWE: Prévoir la situation du chemin de fer, le résultat de son exploitation à la fin de l'année.

M. JACKMAN: Et servir de guide à l'administration jusqu'à un certain point?

L'hon. M. HOWE: Je ne crois pas que l'administration en tire sa ligne de conduite; elle est surtout guidée par les circonstances au jour le jour. Elle administre le chemin de fer aussi économiquement que possible et prend des dispositions pour faire face au trafic prévu.

M. JACKMAN: En d'autres termes, toute modification du budget dépend de l'augmentation ou de la diminution des recettes, et elle aura peu d'effet, si elle en a du tout, sur le chiffre des dépenses. A part, toutefois, qu'on dépense davantage quand on fait plus d'affaires. Elle ne diminuerait pas beaucoup les dépenses futures malgré que la situation est très différente par suite des augmentations de recettes pendant les six premiers mois de l'année.

M. HUNGERFORD: Oh! oui; les dépenses se proportionnent toujours, et chaque mois, au mouvement du trafic. Le but principal est donc de maintenir toujours les dépenses aussi basses que possible. Vers le milieu du mois, on passe la situation en revue pour le mois suivant, et on en établit le budget qui est envoyé à ce moment-là au quartier général pour être approuvé; de sorte que si le trafic a trahi une tendance à la baisse, nos dépenses sont immédiatement diminuées autant que possible. Il est entendu que lorsque le trafic diminue, nous n'avons pas besoin d'autant de trains et il y a une diminution de ce fait, mais de là résulte l'obligation de réduire toutes les dépenses autant que possible dans les sens, entretien du matériel et des voies et le reste; c'est la préoccupation constante et le travail de tous les instants.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, le Comité n'avance presque plus dans ses travaux. Impossible de progresser si ce n'est par voie de motion, à mon avis. En tous cas, je le crois. En l'absence de motion, nous allons passer à autre chose. Mais si quelqu'un propose une motion, nous allons prendre le vote.

M. HARRIS: Je vais proposer une motion. Je vais proposer que l'administration, de concert avec le ministre des Transports en tenant compte de l'avis du Comité, soit priée de réduire les prévisions établies par l'ordonnance à un chiffre plus bas, étant donné les résultats des six derniers mois.

L'hon. M. HOWE: A mon avis, la motion devrait être à l'effet de prier l'administration de tenir compte du fait que les recettes brutes vont atteindre un certain chiffre. Etes-vous prêts à fixer ce chiffre?

M. HARRIS: Monsieur le président, je n'ai pas les connaissances suffisantes pour fixer d'autre chiffre que celui basé sur les résultats soumis par l'administra-

tion à l'effet qu'elle a eu une augmentation de recettes de 29 p. 100, alors qu'elle en prévoyait une de 22 p. 100. Reste à calculer l'effet de cette différence sur le chiffre à établir pour les six mois prochains.

M. DONNELLY: Ne prévoyez-vous pas une forte baisse des recettes normales à cause du mouvement du blé cette année?

M. HUNGERFORD: J'en prévois un peu, oui.

M. DONNELLY: Vous prévoyez une diminution de recettes?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. DONNELLY: C'est que, à mon avis, il n'y a qu'environ cent millions de boisseaux de blé en entrepôt. La plus grande partie de notre blé va rester chez les cultivateurs sans pouvoir être expédié jusqu'à mai ou avril de l'an prochain. Je ne vois pas où vous allez tirer vos recettes ordinaires du mouvement du blé cette année.

Le PRÉSIDENT: Mettons cette motion au point. Appuie-t-on la motion?

M. BLACK: Oui; moi.

Le PRÉSIDENT: Parfait.

M. BRADETTE: Nous connaissons la teneur de la motion.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la motion est proposée. Que ceux en faveur lèvent la main droite.

Contre.

Je déclare la motion perdue.

M. HARRIS: Je demande le décompte des votes.

Le PRÉSIDENT: Très bien; faisons le décompte. Que ceux en faveur se lèvent pour nous permettre de compter les votes.

Ceux en faveur: MM. Black, Harris et Jackman.

Ceux contre: MM. Bradette, Sissons, Sanderson, Emmerson, Ferland, Hanson, Donnelly et McCulloch.

Le PRÉSIDENT: Abordons maintenant la page 3.

M. ARMSTRONG: On lit page 3...

M. BLACK: Avant de passer outre, puis-je rappeler le chiffre de \$207,000,000 indiqué ici comme frais d'exploitation? Que l'était le chiffre pour l'année précédente? Il est au dossier mais je désirerais l'entendre énoncer tout de suite.

M. ARMSTRONG: \$182,966,000.

M. BLACK: Je me demande s'il serait possible de décomposer cet écart d'environ \$24,000,000.

M. ARMSTRONG: Vous désirez savoir où il s'applique, monsieur?

M. BLACK: Oui.

M. ARMSTRONG: Il est maintenant au dossier, c'est la comparaison entre les prévisions de 1940 et les résultats de l'an dernier.

M. BLACK: Je désirerais maintenant faire une observation opposée aux arguments apportés dans la discussion. Je veux dire que les chemins de fer n'ont pas dans certains achats, et surtout ceux des Provinces maritimes, tenu compte comme il convenait de l'augmentation dans le coût de la production et le nombre de certaines denrées principales produites, du moins dans les Provinces maritimes. Je veux parler du prix des traverses et de celui du charbon. Je ne crois pas raisonnables les prix payés aux industries du bois en Nouvelle-Ecosse pour le moins, si l'on tient compte de la hausse du coût de production et de celle des prix d'autres produits de l'industrie du bois. Il en est de même des prix payés pour le charbon. Les frais d'extraction du charbon, surtout dans les petites mines, ont sensiblement augmenté. La marge de bénéfice des propriétaires de mines qui ont fourni le charbon aux chemins de fer a été très, très mince, et cependant quelques-unes de ces mines constituent la principale source d'approvi-

sionnement des chemins de fer. Jusqu'à tout dernièrement le prix des traverses n'a pas monté. Alors que le prix d'autres produits du bois a augmenté de 20 à 25 p. 100, la hausse du prix des traverses a été négligeable. On peut en dire autant du charbon. Je serais aise de connaître les raisons de l'administration pour payer d'aussi bas prix aux producteurs de ces produits.

M. VAUGHAN: Tout d'abord il est de notre devoir de nous approvisionner et d'exploiter le chemin de fer aussi économiquement que possible. Il y a compétition à peu près en tout, et dans l'état actuel des choses le prix du charbon en Nouvelle-Ecosse dépasse de beaucoup celui des autres provinces. En fait, certaines mines de la Nouvelle-Ecosse ont vu leur produit augmenter de prix. Je ne sache pas à l'heure présente que la province de la Nouvelle-Ecosse soit généralement mécontente des prix de son charbon.

M. BLACK: Quel a été la dernière hausse? Combien paye-t-on aujourd'hui le charbon, par comparaison avec l'an dernier et quand a eu lieu cette hausse?

M. VAUGHAN: Bien que je croie, naturellement, que le Comité devrait obtenir tous les renseignements voulus, mon attitude est la suivante: nous devons entamer des négociations concernant ce charbon. Nous avons payé de meilleurs prix à certaines mines, tout en les refusant à d'autres. Si nous révélons au Comité tout ce que nous faisons à ce sujet, tous les propriétaires de mines n'ayant pas bénéficié de ces hausses de prix, fondées ou non, les demanderont. Nous avons accordé à quelques mines de la Nouvelle-Ecosse une augmentation de prix de 25 cents la tonne à partir du 1er mai. D'autres mines n'en ont pas bénéficié; d'autres—un grand nombre, n'en ont pas demandé.

M. BLACK: Elles sont à votre merci.

M. VAUGHAN: On peut toujours demander une augmentation de prix si on la croit fondée, mais cela ne veut pas dire qu'elle sera accordée à moins que nous la croyions fondée.

M. HANSON: Monsieur le président, il en est de même en Colombie-Britannique au sujet des traverses. Mais la difficulté est que la production des traverses y dépasse la demande d'environ 25 p. 100. Malgré cela, les producteurs ont continué à fabriquer un excédent de traverses chaque année, comptant que la compagnie du chemin de fer les accepterait, et ils continuent. Il est impossible de blâmer la compagnie du chemin de fer de ne pas hausser le prix d'achat de ce produit tant qu'elle l'obtient au prix actuel. Je souhaiterais qu'il fût possible, monsieur le président, de régulariser cette situation. Je crois que c'est la faute des producteurs. Le charbon est dans la même situation en Colombie-Britannique. Les propriétaires de houillères sont disposés à le vendre au prix qu'on leur offre et ils sont prêts à le produire. On ne peut pas s'attendre à ce que quelqu'un qui veut acheter un produit le paie plus cher que le prix du marché. Que dirions-nous, par exemple, au Comité des chemins de fer, si la direction m'offrait davantage pour mon produit que ce que j'en pourrais obtenir sur le marché? Vous, ou un autre, monsieur le président, vous en plaindriez. Le service des achats du chemin de fer essaie de faire le moins de frais possible et d'acheter aussi économiquement que possible, comme nous le faisons tous.

M. VAUGHAN: Quant au prix des traverses en Nouvelle-Ecosse, je crois qu'il en a été question l'autre jour. J'ai dit que nous y avions payé le prix maximum. Aucune autre province du Canada n'obtient de prix aussi fort que la Nouvelle-Ecosse. Elle obtient le maximum. Dans certaines provinces nous achetons des traverses bien meilleur marché qu'en Nouvelle-Ecosse. Tous ces prix ont été fixés en août ou septembre derniers, époque à laquelle nous commandons nos traverses et faisons nos achats. Quelques-unes ne sont livrées que maintenant d'après ces contrats.

M. BRADETTE: Pourquoi payez-vous les traverses plus cher en Nouvelle-Ecosse que partout ailleurs?

M. VAUGHAN: Il s'agit encore une fois de l'offre et de la demande. Dans les provinces Maritimes, certaines qualités ne sont pas aussi abondantes qu'en Ontario et dans d'autres provinces.

M. BRADETTE: Je ne crois pas qu'on puisse trouver beaucoup à redire si le N.-C. obtient ses traverses au même prix que les autres chemins de fer. Certaines lois provinciales protègent les producteurs de traverses, de sorte que le N.-C. devrait aussi être protégé à ce sujet.

M. BLACK: Quelle est l'augmentation approximative de la somme payée pour traverses à livrer en 1940 par rapport à celles livrées en 1939?

M. VAUGHAN: J'ignore si j'ai ces chiffres ou non. Dans certaines régions il n'y a pas eu d'augmentation. Il s'en est produit une légère en Nouvelle-Ecosse. Je ne saurais dire exactement combien de mémoire.

M. JACKMAN: Pendant que nous attendons, j'aimerais à poser une simple question. Est-il vrai que le N.-C. est forcé de s'approvisionner en certaines parties du Canada à un prix plus élevé qu'il ne paierait ailleurs, à cause de facteurs politiques? Je suppose que c'est une question très simple qu'un nouveau député peut poser.

M. VAUGHAN: Je puis vous opposer une dénégation absolue. Nous ne tenons jamais compte des exigences politiques de n'importe quelle partie du pays en ce qui concerne nos approvisionnements et nous ne sommes pas régis non plus par des influences politiques quant à l'achat de nos approvisionnements. Nous les achetons le meilleur marché possible.

M. McCULLOCH: Je crois pouvoir appuyer M. Vaughan dans cette déclaration parce que j'ai fort à faire à ce sujet dans ma région. Je ne me suis jamais aperçu que la politique y jouait un rôle.

M. JACKMAN: Je n'essaie pas de faire un reproche à l'administration actuelle; je veux simplement m'enquérir de l'administration d'un chemin de fer de l'Etat. M. Vaughan a dit en fait qu'un prix plus élevé avait été payé—que la Nouvelle-Ecosse avait reçu un prix aussi élevé. . .

M. VAUGHAN: Oui, je n'ai pas dit "prix plus élevé".

M. JACKMAN: . . . que la Nouvelle-Ecosse avait reçu un prix aussi élevé que toute autre partie du Canada pour ses traverses. On aurait certainement pu conclure du prix payé pour la houille qu'on s'était efforcé de faire gagner la vie à certaines collectivités et qu'on ne l'aurait pas fait s'il ne s'était pas agi d'une pure entreprise d'Etat. Je suis très heureux d'apprendre de M. Vaughan que tout se passe dans des conditions purement commerciales sans aucune influence politique.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous la réponse à la question de M. Black?

M. VAUGHAN: Il n'y a pas eu de différence entre le prix payé en Nouvelle-Ecosse ou au Nouveau-Brunswick entre 1938 et 1939.

M. HARRIS: Vous achetez de préférence des firmes qui donnent beaucoup de transport aux chemins de fer par comparaison avec celles qui ne font des envois que de temps à autre?

M. VAUGHAN: Certainement, à facteurs égaux. Naturellement, nous faisons notre possible pour obtenir tout le trafic que nous pouvons. Il n'est que raisonnable que nous fassions des affaires avec les firmes qui en font avec nous, tant que leurs prix et leur qualité sont satisfaisants.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser touchant la page 2?

M. BLACK: J'estime que le prix payé aux producteurs de traverses en Nouvelle-Ecosse est insuffisant. Le prix du bois s'est accru de 20 à 25 p. 100 par mille et les producteurs de traverses ne peuvent les livrer avec bénéfice au prix qu'on leur paie. Ils ne sont pas tenus de faire des affaires d'après le prix de 1939.

M. VAUGHAN: Voici notre situation, monsieur Black, nous pouvons obtenir toutes les traverses qu'il nous faut au prix que nous les payons.

M. DONNELLY: Vos prix sont-ils inférieurs à ceux du P.-C.?

M. VAUGHAN: Ils sont passablement les mêmes que ceux du P.-C. En fait, nous discutons chaque année les prix à payer dans chaque province pour les traverses avec les autorités du P.-C. avant d'adjuger nos contrats.

M. DONNELLY: En pratique, toutes les traverses dont vous avez besoin en Nouvelle-Ecosse ont été commandées?

M. VAUGHAN: Oui.

M. BLACK: Je dirais que les producteurs de traverses en Nouvelle-Ecosse vont abandonner les affaires à moins d'être assurés d'un prix raisonnable.

M. VAUGHAN: Nous entamerons sous peu des négociations pour nos traverses de l'an prochain.

M. BLACK: Vous en fixez réellement le prix, n'est-ce pas, et cela veut dire que les producteurs doivent accepter ou rejeter vos commandes?

M. VAUGHAN: C'est vrai. Nous fixons un prix que nous estimons juste. Par ailleurs, s'il était plus profitable pour les producteurs de traverses de transformer leurs billes en bois de construction, ils le feraient naturellement plutôt que de les nous remettre sous forme de traverses.

Nous obtenons divers prix. Ils dépendent des dimensions et de la catégorie des traverses. Le prix maximum que nous payons une traverse de bois dur en Nouvelle-Ecosse est de soixante-dix cents. C'est pour la grosse traverse.

M. BRADETTE: Soixante-dix cents f. à b.?

M. VAUGHAN: Pour une traverse de bois dur chargée sur wagon.

M. BLACK: Quels sont les prix des traverses de pruche et de pin?

M. VAUGHAN: C'est la traverse de bois dur numéro 2, de six par huit pouces. La traverse numéro 1 mesure sept pouces par neuf. Nous n'obtenons pas de traverses de bois dur numéro 1 en Nouvelle-Ecosse, les arbres n'étant pas assez gros.

M. BLACK: Combien payez-vous les traverses de pruche et de pin?

M. VAUGHAN: Je crois que c'est soixante-huit cents. C'est-à-dire, la traverse de plus grandes dimensions—sept pouces par neuf. Nous payons la traverse de six pouces par huit soixante-trois cents, et vingt-cinq cents, la plus petite de six pouces par six.

Le PRÉSIDENT: Je vous ferai remarquer, messieurs, que vous ne réglerez probablement pas cette question de traverses ici et que le travail du Comité n'avance guère.

M. HARRIS: Pardon, il est très avancé. Je repousse cette observation avec la plus grande énergie. Monsieur le président, les travaux de ce Comité se font avec plus de célérité que ceux de tout comité auquel j'ai eu le plaisir d'appartenir depuis 1921.

Le PRÉSIDENT: Je suis très heureux de l'apprendre.

M. HARRIS: J'en félicite le président.

M. HANSON: Je me demande si M. Vaughan nous donnerait le prix des traverses en Colombie-Britannique.

M. VAUGHAN: Le prix maximum que nous y payons est de cinquante-deux cents. Il est moindre sur l'île Vancouver. Sur la terre ferme, nous payons les traverses de six pouces par huit, quarante cents; vingt cents, la traverse de plus petites dimensions.

M. JACKMAN: Cela ne ramène-t-il pas à ma question précédente? Pourquoi achetez-vous ces traverses de la Nouvelle-Ecosse?

M. VAUGHAN: Pour ce motif: nous ne pourrions transporter des traverses des autres provinces en Nouvelle-Ecosse; ce serait trop coûteux.

M. JACKMAN: Sur votre propre chemin de fer?

M. VAUGHAN: Nous ne pouvons pas les avoir pour rien. Nous calculons nos déboursés réels pour obtenir ce qu'il en coûte pour faire la livraison de toutes les denrées que nous achetons.

M. JACKMAN: Un des motifs pour lesquels je vous ai posé ma question précédente était que j'ai appris qu'à Fernie, Colombie-Britannique, on payait la tonne de houille environ vingt-cinq cents de plus que dans la ville voisine. Une de ces villes était sur le point d'être abandonnée parce que les affaires n'y étaient pas aussi profitables qu'anciennement. Afin d'empêcher cela et d'empêcher que les habitants ne deviennent des assistés il se peut que les deux chemins de fer aient consenti à payer un peu plus par tonne et faire vivre la ville. Je ne parle que d'après une connaissance générale de la situation et je suis d'avis qu'une telle manière d'agir de la part des chemins de fer est complètement justifiable. J'aimerais savoir si ce qu'on pourrait appeler une influence politique ou humanitaire existe dans une entreprise aussi considérable que ce chemin de fer et peut-être aussi chez le P.-C.

M. VAUGHAN: Je crois que nous ne serions fondés d'aider l'exploitation d'une mine que si nous avions plus tard besoin de sa houille. Nous ne pourrions pas maintenir son exploitation seulement au point de vue humanitaire. Nous essayons d'être humanitaires dans toutes nos transactions et je crois que nous le sommes. Mais nous croyons que lorsqu'il s'agit du National-Canadien nous devons nous montrer pratiques. Nous nous faisons beaucoup critiquer ici et nous avons pu parler à ces critiques. Il s'agit de critiques justes que nous accueillons volontiers.

M. HARRIS: Des critiques pratiques.

M. VAUGHAN: En Alberta le P.-C. et nous-mêmes payons la houille le même prix. Le P.-C. est alimenté par les mines du sud; nous le sommes par les mines du nord de l'Alberta. Certaines des mines qui nous approvisionnent demandent une hausse de prix.

M. JACKMAN: Prenez les compagnies qui fabriquent le papier à journal, elles doivent répartir leur production entre diverses collectivités afin de les faire subsister. Ce ne serait pas surprenant et même cela ne donnerait pas prise à la critique si les chemins de fer le faisaient. J'aimerais savoir s'ils le font.

M. VAUGHAN: Ils peuvent ajuster le prix de vente de leur produit en le basant sur le prix des matières premières; nous ne pouvons pas le faire. Nous devons regarder de très près à nos achats.

M. JACKMAN: Je ne crois pas que les fabricants de papier à journal admettraient que leurs prix pourraient être plus facilement haussés que les vôtres.

M. VAUGHAN: Ils sont sujets à être mis au point tandis que les nôtres ne le sont pas, ou du moins très rarement.

M. BLACK: Les chemins de fer payent les traverses en Nouvelle-Ecosse moins de \$17 le mile. C'est environ \$16.50 pour les traverses de pruche, et je dis, monsieur le président, que ce prix est trop bas. Il n'est pas du tout en ligne avec le prix payé ailleurs au Canada.

M. BRADETTE: Combien par mille?

M. BLACK: Environ \$16.50.

M. VAUGHAN: Une traverse que nous paierions soixante-huit ou soixante-dix cents renferme environ quarante-deux pieds cubes.

M. BLACK: Une traverse de six pouces par huit contient trente-deux pieds, et le prix, avez-vous dit, était de cinquante-trois cents?

M. VAUGHAN: C'est cela. La grosse traverse contient quarante-deux pieds cubes.

Le PRÉSIDENT: Si vous en avez fini avec la page 2, nous allons passer à la page 3.

M. ARMSTRONG: Les immobilisations prévues sont énumérées sous les rubriques suivantes:

Région atlantique	\$ 2,609,559
Région centrale	1,992,859
Région de l'Ouest	2,525,046
Grand Trunk Western Railroad Company	559,020
Central Vermont Railway, Inc.	152,001
Hôtels	80,000
Terminus de Montréal	3,350,000
Bac transbordeur et termini de l'île du Prince-Edouard	19,700
Filiales	412,713
<hr/>	
Généralités, y compris additions et améliorations au matériel	2,123,502
<hr/>	
	13,724,400
Moins retraits de matériel	9,075,400
<hr/>	
Immobilisations nettes	4,649,000

M. EMMERSON: Pour cette région atlantique pouvez-vous subdiviser les immobilisations?

M. ARMSTRONG: Oui; elles sont sous forme de budget. Elles renferment un très grand nombre de postes, probablement plusieurs centaines.

M. BLACK: A quoi se rapportent ceux entre \$50,000 et \$100,000?

M. ARMSTRONG: Ils ont trait à des améliorations à Moncton.... En voulez-vous l'énumération ainsi que les montants?

M. BLACK: Oui; j'aimerais avoir les crédits, dépassant, disons, \$100,000.

M. ARMSTRONG: Il y a un poste pour Moncton—nouvel atelier de montage de locomotives estimé à \$300,000.

M. EMMERSON: \$300,000?

M. ARMSTRONG: Oui. C'est là l'estimation de l'immobilisation pour 1940.

M. EMMERSON: C'est pour un atelier de montage de locomotives?

M. ARMSTRONG: Oui. C'est la somme indiquée au budget de 1940. C'est celle qu'on estime devoir être dépensée en 1940.

M. EMMERSON: C'est là l'estimation du coût de la construction?

M. ARMSTRONG: Ce n'est pas la totalité des travaux.

M. HUNGERFORD: C'est une question à l'étude. Le crédit global pour cet atelier est de \$835,000.

M. EMMERSON: Tient-il compte du nouveau système de chauffage?

M. HUNGERFORD: Oui, de tout ce qui s'y rapporte. Mais par suite des circonstances, il ne sera pas dépensé plus de \$300,000 cette année. Ce travail s'exécutera en deux années.

M. EMMERSON: Avez-vous sous les yeux un poste pour la commande électrique entre Moncton et Truro?

M. ARMSTRONG: Il figure au budget, mais la question de ce qui en sera dépensé en 1940 est maintenant à l'étude. Il y a ici un poste pour des installations supplémentaires de termini, des voies, des signaux et peut-être la centralisation de la commande du trafic. Le poste total s'élève à \$1,000,000.

M. HUNGERFORD: Nous avons dû, à la déclaration de la guerre, étudier l'augmentation du transport entre Moncton et Truro particulièrement. Il a été exécuté beaucoup de travaux l'automne dernier tels que voies supplémentaires de garage, et améliorations plus ou moins restreintes aux gares. Toutefois, le temps a manqué pour l'exécution de quelque entreprise importante. Cette année nous améliorons la gare de Moncton, nous l'agrandissons et utilisons une partie de l'ancienne gare du Transcontinental.

M. BLACK: Quel en est l'estimé?

M. HUNGERFORD: Nous effectuons des améliorations semblables à Sackville, à Truro et certains travaux à la tête de ligne d'Halifax. Nous construisons une nouvelle remise à locomotives convenablement située à Halifax afin de faciliter le trafic. Nous avons étudié ce qu'on appelle la centralisation de la commande du trafic entre Moncton et Truro, mais nous en sommes venus à la conclusion que sa réalisation aurait entraîné de trop grandes dépenses étant donné que le facteur principal là-bas est la capacité du port d'Halifax. Bien que ce poste figure pour \$1,000,000 au budget, il est probable qu'une partie en sera utilisée pour la construction de voies, etc., et que la plus grande partie ne sera pas employée. A cause de la guerre nous avons cru nécessaire d'avoir un fonds de réserve pour les dépenses imprévues afin de parer aux besoins possibles.

M. BLACK: Mais la centralisation de la commande du trafic ne se fera pas?

M. HUNGERFORD: Nous avons décidé de ne pas la faire cette année.

Le PRÉSIDENT: L'an prochain?

H. BRADETTE: Monsieur le président, à propos du dernier poste, généralités, y compris les additions et les améliorations au matériel, pourrions-nous obtenir quelques brèves précisions?

M. BLACK: J'aimerais en finir avec ce poste de \$2,509,000. Puis-je demander à M. Hungerford ce qu'a décidé le National-Canadien à propos de l'achèvement de sa voie double entre Moncton et Halifax?

M. HUNGERFORD: Cela a été étudié à fond. Les frais en seraient énormes et les possibilités de trafic trop grandes pour les installations du port. De plus, la construction en serait trop longue. Ensuite, la voie double elle-même nuirait à l'emploi de la voie simple en cas de gros trafic, de sorte qu'on a renoncé à ce projet. La centralisation de la commande du trafic coûterait moins cher, elle pourrait s'effectuer sans nuire au trafic et elle doublerait presque la capacité de la ligne.

Je répète qu'il est inutile de faire des dépenses en vue d'augmenter la capacité de la ligne entre les termini alors que leurs installations ne suffisent qu'à un certain volume de trafic. Autrement dit, on ne peut justifier la dépense de fonds que pour des améliorations destinées à équilibrer les installations des terminus ou celles des lignes et leur permettre de faire face à peu près au même trafic. L'hiver dernier, entre Moncton et Truro nous avons eu presque deux fois autant de trafic qu'au cours de toute période correspondante pendant la Grande Guerre de 1914-1918.

M. BLACK: Deux fois autant?

M. HUNGERFORD: Presque.

M. BLACK: Il y a eu un peu d'encombrement, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Le trafic y a été considérable, mais nous avons réussi à le transporter sans retard important. Le retard le plus ennuyeux a été causé par l'accumulation du blé et de la farine au terminus d'Halifax. Nous nous proposons cet hiver de les garder en réserve et de les acheminer selon les besoins.

M. EMMERSON: Cela va-t-il impliquer que le port de Saint-Jean sera plus utilisé que dans le passé?

M. HUNGERFORD: C'est ce que nous verrons.

M. EMMERSON: Si le trafic ne peut être dirigé sur Halifax, n'est-ce pas ce qui va s'ensuivre?

M. HUNGERFORD: Cela dépend du volume de trafic qui peut y passer. Cela dépend des services de navigation et de facteurs auxquels nous ne pouvons rien. Je puis vous dire qu'avec les installations que nous construisons cette année,—les améliorations que nous faisons cette année,—sans tenir compte de la centralisation de la commande du trafic qui a été ajournée, nous pourrions transporter presque le double du trafic de l'hiver dernier si besoin est.

M. BLACK: Cela se rapporte-t-il à la partie Moncton-Truro de la ligne?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. BLACK: Dois-je comprendre de M. Hungerford que l'an dernier le trafic entre Moncton et Halifax a atteint le double de celui de la meilleure année de la dernière guerre, et que pour cette année, 1940-41, on s'attend au double du trafic de l'an dernier, ce qui ferait quatre fois plus que le record?

M. HUNGERFORD: C'est exact, sauf sur un point—j'ai parlé de la ligne Moncton-Truro—une grande partie du trafic de l'hiver dernier entre ces deux villes se composait de houille et d'acier en provenance de Sydney et se dirigeant vers le Haut Canada.

M. BLACK: Avez-vous fait l'estimation du coût d'une voie double entre Moncton-Halifax? Vous avez dit qu'elle coûterait très cher.

M. HUNGERFORD: Non, je ne me rappelle plus du chiffre. Je ne saurais vous répondre.

M. BLACK: Le chemin de fer doit en avoir une estimation.

M. HUNGERFORD: Oui, je le crois.

L'hon. M. HOWE: Environ \$6,000,000, si je me rappelle bien.

M. SMART: C'est plus que cela.

L'hon. M. HOWE: Le colonel dit que c'est \$9,000,000. Je fais erreur.

M. HUNGERFORD: Comme je l'ai déjà expliqué, le doublage d'une ligne où le trafic est intense gênerait tellement ce dernier que nous ne saurions l'envisager en temps de guerre.

M. BLACK: En ce qui concerne la ligne de Sydney à la terre ferme, j'ai entendu dire que c'était la plus mauvaise en Amérique du Nord, compte tenu de l'importance de son trafic.

M. HUNGERFORD: Nous pourrions dire d'abord, que sa situation est mauvaise et qu'elle compte un nombre excessif de courbes. Mais ce qui restreint le trafic de cette ligne de Sydney au sud du détroit de Canso c'est la capacité du transbordeur à travers le détroit. Nous projetons des améliorations à la ligne Truro-Sydney cette année telles que voies de passage supplémentaires ou plus longues, mais seulement afin d'ajuster le service sur cette ligne à la capacité du transbordeur à travers le détroit. Rien ne servirait d'aller plus loin. Ce serait une perte d'argent.

M. BLACK: Mais l'exploitation de cette ligne est très coûteuse, à cause de ses rampes et de ses courbes, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. BLACK: Par rapport à son trafic?

M. HUNGERFORD: L'unique façon de l'améliorer, ce serait de la reconstruire—d'en faire une autre.

M. BLACK: A-t-on fait une estimation générale de ce que cela coûterait?

M. HUNGERFORD: Non.

M. BLACK: Pour la moderniser?

M. HUNGERFORD: Non. Cela coûterait plus d'argent que le volume du trafic ne le justifierait. J'en suis sûr. Je veux vous assurer que cette ligne est en

bon état, mais que ses caractéristiques ne sont pas bonnes. Elle a trop de courbes et de fortes rampes.

M. BLACK: Les accidents y sont fréquents, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Je vous demande pardon?

M. BLACK: Les accidents y sont fréquents, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Non, je ne dirais pas cela.

M. McCULLOCH: Quel est le chiffre d'affaires de cette ligne?

M. HUNGERFORD: Je vous demande pardon?

M. McCULLOCH: Quelle est l'augmentation du trafic sur cette ligne?

M. HUNGERFORD: Je n'ai pas les chiffres.

M. McCULLOCH: Je crois que le trafic y est beaucoup plus considérable qu'il y a un an.

M. HUNGERFORD: Oui, de beaucoup.

M. McCULLOCH: Je crois que tous les records y ont été dépassés.

M. HUNGERFORD: Les tonnes-mille y ont augmenté de façon importante en mai, par comparaison avec mai 1939. Cette année ces chiffres sont quatre fois plus forts que l'an dernier.

M. McCULLOCH: Quatre fois.

M. HUNGERFORD: Oui. Mais l'année dernière le trafic avait été plutôt faible. On y a transporté beaucoup de houille l'hiver dernier à destination du Haut Canada.

M. BLACK: Ce n'est pas tout. Je croyais que la construction de l'embranchement de Guysborough pouvait principalement se justifier par la possibilité de servir au transport direct de tout le trafic venant du Cap-Breton?

M. HUNGERFORD: Cet embranchement ne répondrait pas à cette fin sans le prolonger jusqu'à Sydney.

M. BLACK: Oui, jusqu'à Mulgrave.

M. HUNGERFORD: Ce serait un prolongement important.

M. BLACK: L'a-t-on étudié?

M. HUNGERFORD: Il faudrait également multiplier les facilités de transport dans le détroit de Canso pour accommoder ce trafic.

M. BLACK: Je suppose que le chemin de fer a étudié cette question?

M. HUNGERFORD: De prolonger la ligne jusqu'à Sydney?

M. BLACK: Non, d'achever l'embranchement de Guysborough pour le trafic direct, d'en faire une ligne moderne pour le trafic du Cap-Breton, de Mulgrave à Stellarton.

M. HUNGERFORD: Je ne crois pas que ce projet ait été étudié récemment. Il n'y a pas assez de trafic.

Le PRÉSIDENT: M. Bradette avait une question à poser.

M. BRADETTE: Monsieur le président, je voudrais obtenir quelques éclaircissements concernant le dernier poste: "généralités, y compris additions et améliorations au matériel, \$2,123,502". Que comprend-il de façon générale? Est-ce entièrement du matériel ou quoi?

M. HUNGERFORD: Chaque fois qu'une locomotive ou un wagon va à l'atelier, on y fait certaines réparations ou améliorations, et les frais en sont portés aux immobilisations. La locomotive ou le wagon s'en trouvent mieux et en réalité ce montant est dépensé par très petites sommes à la fois, quelques dollars par unité.

M. BRADETTE: Je ne vois pas de poste d'assurance. Est-ce que le N.-C. a des assurances autonomes pour tout genre de matériel?

M. ARMSTRONG: Oui, le C.-N. a une réserve générale d'assurance.

M. BRADETTE: Autonome?

M. ARMSTRONG: C'est de l'assurance-incendie.

M. BRADETTE: De l'assurance-incendie, contre les accidents et la destruction de la propriété?

M. HUNGERFORD: Non, pas contre les accidents.

M. BRADETTE: J'entends en cas de déraillement.

M. HUNGERFORD: On les débite simplement aux frais d'exploitation.

M. ARMSTRONG: En somme, elle s'assure elle-même en payant les accidents à mesure qu'ils se produisent.

Le PRÉSIDENT: Ensuite? Allons-nous passer à la page 4?

M. ARMSTRONG: Au bas de la page trois on voit une liste de nouveau matériel s'élevant à \$1,665,000. Allons-nous passer à la page 4?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. EMMERSON: Puis-je retourner en arrière un instant? Je trouve un montant sur lequel je désirerais me renseigner; rien que \$19,700, page trois, pour transbordeur de wagons et termini. Est-ce pour l'un ou l'autre des transbordeurs, ou pour les docks?

M. ARMSTRONG: Il s'agit principalement de soldes de crédits de l'année précédente pour la consolidation et l'encoffrement d'un quai en mauvais état. Le coût global était de \$43,000 dont ceci est le solde. L'endroit est à Cape-Tormentine.

M. HUNGERFORD: C'est pour des quais.

Le PRÉSIDENT: Page quatre.

M. HARRIS: Page trois, monsieur le président, nous étions à la veille d'obtenir un peu plus de renseignements sur ces \$3,350,000. Combien a-t-on jusqu'à présent dépensé sur ce montant?

M. ARMSTRONG: On a dépensé...

M. HARRIS: Pouvez-vous nous donner les chiffres jusqu'à la fin des trois premiers mois, je veux dire au 31 mars, puis pour les trois mois terminés le 30 juin?

M. ARMSTRONG: Je ne suis pas certain de pouvoir vous fournir ces chiffres pour fin mars. Nos chiffres sont établis pour l'année civile, vous savez. Vous désirez connaître les dépenses, si je vous comprend bien, du 1er janvier au 31 mars 1940?

M. HARRIS: Oui.

M. ARMSTRONG: Nous n'avons pas ces chiffres sous la main.

M. HARRIS: Quelle période couvrent ces \$3,500,000?

M. ARMSTRONG: L'année civile 1940; ce sont nos prévisions.

M. HARRIS: Combien en avez-vous dépensé jusqu'au 31 mars?

M. ARMSTRONG: Je ne puis pas fournir les chiffres jusqu'au 31 mars.

M. HARRIS: Un simple chiffre approximatif.

M. HUNGERFORD: Nous pouvons obtenir ce renseignement.

M. HARRIS: Il s'est produit un événement national le 26 mars. C'est pour cette raison que j'ai parlé du 31 mars.

M. ARMSTRONG: Nous avons dépensé \$1,184,000 les six premiers mois, à savoir du 1er janvier au 30 juin.

M. BLACK: Combien?

M. ARMSTRONG: \$1,184,000.

M. HARRIS: Et vous prévoyez une dépense de \$2,200,000 pour les six mois prochains?

M. ARMSTRONG: C'est le chiffre applicable aux six mois prochains.

M. HARRIS: L'administration songe-t-elle, monsieur le président, à ralentir les dépenses sur ce chapitre? Songe-t-elle à dépenser un peu moins pour le temps de la guerre?

M. HUNGERFORD: Non; l'administration ne l'a pas encore cru à propos.

M. HARRIS: C'est là, monsieur le président, l'avis de l'administration, après mûre réflexion?

M. HUNGERFORD: On n'y a pas réfléchi du tout.

M. HARRIS: Serait-elle disposée à y réfléchir monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, si l'on parlait un peu plus haut, ce serait mieux. Pour ma part, je n'aime pas à m'exprimer en termes grossiers, mais j'ai toutes les peines du diable à entendre ce qui se dit dans cette salle.

M. HARRIS: Monsieur le président, on a dit qu'on avait dépensé \$1,100,000 et le budget est de \$3,350,000. Nous avons six mois de plus à courir. Or puisque nous n'avons dépensé jusqu'à présent pour cette année que \$1,100,000, l'administration serait-elle disposée à considérer une diminution de dépenses pour le reste de l'année civile ou pour le moins ne pas dépasser les dépenses effectuées dans les six premiers mois de l'année?

Le PRÉSIDENT: Je suis aise de pouvoir complimenter mon préopinant au moins, j'ai pu l'entendre.

M. HUNGERFORD: Nous nous sommes engagés à partir du 1er juillet, pour \$1,865,000 de dépenses pour le reste de l'année.

M. HARRIS: Ce qui veut dire, monsieur le président, que nous sommes engagés pour \$1,800,000 de plus. Il ne reste donc que \$400,000 à dépenser d'ici fin décembre. Je vais alors poser cette question: Ces contrats ou engagements expirent-ils avant le 31 décembre 1940?

M. HUNGERFORD: Non.

M. HARRIS: Quelle proportion des \$1,800,000 expirera avant la fin de cette année?

M. HUNGERFORD: Ce chiffre est celui prévu pour les dépenses du reste de l'année.

M. HARRIS: Pour le reste de cette année?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. HARRIS: Nous ne dépenserons pas les \$3,350,000. Il nous restera environ \$400,000.

M. HUNGERFORD: Je ne saisis pas.

M. ARMSTRONG: Les contrats sont de \$1,865,000 dont environ \$600,000 s'appliquent à des contrats qui se termineront l'année prochaine. Environ \$1,265,000 de ces contrats appartiennent au programme de 1940.

M. HARRIS: Par ailleurs il y a \$600,000 pour les travaux de 1941.

M. HUNGERFORD: \$600,000, oui.

M. HARRIS: Puis \$400,000 que vous n'êtes pas encore engagés à dépenser.

M. HUNGERFORD: Exact.

M. HARRIS: Il y a donc \$1,000,000 que vous n'êtes pas tenus de dépenser pour l'instant?

M. HUNGERFORD: C'est bien cela.

M. ARMSTRONG: Ce sont des dépenses prévues mais non encore effectuées.

M. HARRIS: Vu la situation difficile du moment, l'administration serait-elle prête à étudier les moyens d'éviter cette dépense? Est-il inévitable qu'on la dépense ou qu'on s'engage à la dépenser pendant le reste de l'année civile?

H. HUNGERFORD: Nous sommes disposés à étudier n'importe quoi.

M. MACINNIS: Quelle sera la situation des travaux à la fin de l'année, je veux dire vers la fin? Sera-t-on près ou loin de leur achèvement, et de combien?

M. ARMSTRONG: Le montant prévu pour les compléter est, en chiffres ronds, \$6,000,000—\$5,976,000 exactement—une fois que tous les engagements mentionnés ci-dessus auront été honorés.

M. HUNGERFORD: Si l'on poursuit les travaux, ils seront complètement terminés un an après cet automne.

M. BRADETTE: A en croire les journaux de Montréal et de la province de Québec, ces travaux sont absolument essentiels à l'effort de guerre. S'il en est ainsi, je ne vois pas pourquoi on ralentirait ces travaux en ce moment. Je ne suis pas de Montréal ni même de la province de Québec, mais Montréal est la métropole du Canada. Je me souviens du temps où l'on a démoli l'ancienne gare Commune de Toronto. Nous nous serions contentés de cette gare pendant longtemps encore. Toutefois nous avons été également contents de voir Toronto entreprendre la construction de sa nouvelle gare en commun. Pour l'instant, cette gare est nécessaire à notre effort de guerre et je ne réussis pas à comprendre pourquoi nous perdrons une belle occasion de mener l'entreprise à bonne fin pour l'an prochain. C'est ce qu'on pourrait faire de mieux. Telle est ma façon de penser.

M. HUNGERFORD: L'achèvement de cette gare faciliterait le mouvement des marchandises.

M. BLACK: Monsieur le président, combien le chemin de fer a-t-il dépensé sur ces gares jusqu'au début de 1940; combien va-t-on dépenser en 1940—nous avons ce chiffre sous les yeux—et combien faut-il encore pour en terminer la construction?

M. ARMSTRONG: Nous avons dépensé \$19,625,000 jusqu'à fin 1939; \$1,184,000 jusqu'à fin juin, 1940; les engagements au 1er juillet 1940 sont de \$1,866,000, soit un total de \$22,675,000; enfin \$5,976,000 environ pour compléter les travaux, soit un total de \$28,650,000. Les chiffres ne sont peut-être pas absolument précis, mais ils se rapprochent suffisamment du total exact.

M. BLACK: Qu'a-t-on retranché du devis original dans le plan actuel? Je crois savoir que l'on a effectué des coupes très sensibles dans le plan original et une réduction dans le coût primitif.

M. HUNGERFORD: On a supprimé certaines parties de l'entreprise. Ainsi le plan primitif comportait une vaste cour de marchandises; or l'expérience en a montré l'inutilité. Elle devait servir en relation avec le port—et plusieurs travaux de ce genre.

M. BLACK: Mais alors on n'a rien retranché de la construction même du terminus.

M. HUNGERFORD: En ceci seulement qu'on avait tout d'abord projeté de construire des bureaux centraux qui auraient été fort coûteux et auraient logé le personnel des chemins de fer. A l'époque, les commis de Montréal occupaient dix-huit locaux disséminés dans la ville. Depuis, on a décidé d'utiliser et on utilise une bonne partie du viaduc pour bureaux du nouveau terminus. On y loge depuis plusieurs années le personnel des commis. On a donc abandonné l'idée de construire un édifice à bureaux; on se propose toutefois de construire deux étages sur le sommet du hall de la gare et d'y installer le personnel purement local de Montréal mais non celui des quartiers généraux.

M. BLACK: Les fondations sont-elles de nature à pouvoir supporter éventuellement un édifice tel que celui qu'on avait tout d'abord projeté?

M. HUNGERFORD: On pourra y élever un édifice quand on voudra à l'avenir. Les fondations reposent sur un lit de pierre et on a prévu la pose de colonnes capables de supporter tout édifice que l'avenir pourra exiger. Mais on ne prévoit rien de la part du chemin de fer.

M. BLACK: A combien a-t-on évalué le coût de l'édifice?

H. HUNGERFORD: Nous ignorons ce que sera cet édifice.

M. BLACK: Vous aviez sans doute des plans et devis de l'édifice dans votre projet primitif?

M. HUNGERFORD: On ne projette la construction d'aucun édifice. Il existe un espace que nous pouvons laisser vacant jusqu'au jour où nous déciderons d'y élever un édifice. En fait, sur le terminus il y a un espace vacant d'environ 600,000 pieds carrés. On pourra le louer à quiconque désirera construire un édifice sur le chemin de fer même. C'est ce qu'à fait le New-York Central à New-York sur son terminus du Grand Central; avant la dépression, le résultat le plus clair en fut qu'il encaissa de ce chef des loyers dépassant de trois-quarts de million environ tous les frais fixes de son propre terminus. Nous ne nous proposons rien de tel à Montréal, pas plus que nous ne prévoyons de grands agrandissements dans un avenir rapproché; mais tout est possible.

M. BLACK: A mon dernier passage à New-York, j'ai aperçu de nombreuses affiches "à louer" à cet endroit.

M. HUNGERFORD: Son revenu est probablement moindre maintenant à cause, sans doute, de la dépression; toutefois il a fait beaucoup d'argent.

M. BRADETTE: Je désirerais demander à M. Hungerford si, depuis l'inauguration des travaux au terminus il y a deux ans, on a repris contact avec le P.-C. à l'effet de construire un terminus en commun à cet endroit.

M. HUNGERFORD: Si le Pacifique-Canadien nous a fait des propositions?

M. BRADETTE: Pour que les deux chemins de fer—Je crois savoir qu'il y avait une idée de ce genre au début.

M. HUNGERFORD: En effet, il en a été question il y a quelques années.

M. BRADETTE: A-t-on repris les conversations ces dernières années?

M. HUNGERFORD: Non. Ce que nous construisons présentement est appelé à répondre aux besoins immédiats et raisonnables des chemins de fer Nationaux du Canada. On pourrait agrandir mais il n'en est pas question.

M. HARRIS: Veut-on par cette dépense obvier au prétendu embouteillage de marchandises aux alentours du port de Montréal? Le ministre a déjà parlé d'embouteillage.

M. HUNGERFORD: Monsieur Harris, je crois impossible de vous répondre de façon concise là-dessus; cette question comporte tant d'aspects différents. Vous ne saisissez peut-être pas le fait que l'idée actuelle du terminus de Montréal est née du désir de faire disparaître les passages à niveau. Avant la guerre, la Commission des chemins de fer de l'époque avait émis une ordonnance obligeant le Grand-Tronc à relever le niveau de sa voie ferrée de la gare Bonaventure sur une distance considérable et jusqu'à Pointe-Saint-Charles. Quand la Grande guerre éclata, on suspendit les travaux sans les reprendre par la suite; puis le Grand-Tronc est tombé, comme vous le savez, aux mains de l'Etat. Les esprits étaient fort montés dans le temps à cause du grand nombre de passages à niveau de cette partie de la ville. Ces derniers étaient fort nombreux et la circulation y était intense. Puis vers 1927, certains corps plus ou moins publics de Montréal prièrent la Commission des chemins de fer d'émettre une ordonnance à l'effet d'exiger du National-Canadien l'abolition des passages à niveau dans les limites de la ville. La Commission se réunit et pria son ingénieur en chef de rédiger un rapport sur la situation; à son tour l'ingénieur en chef, parlant et agissant au nom de la Commission, nous demanda de préparer et déposer un plan permettant d'éliminer ou réduire les passages à niveau dans la ville de Montréal. Nous avions bien déjà étudié la question mais sans intention de pousser la chose à sa fin à l'époque, et nous en arrivâmes à la conclusion que cette entreprise constituait et de beaucoup le meilleur remède à une situation fort épineuse; et enfin quand la Commission nous demanda de lui communiquer nos plans, c'est ce que nous fîmes. L'idée est tout de même née du désir d'abolir les passages à niveau. Et puis, en sus de tout cela, comme vous le savez sans doute,

le National-Canadien avait quatre gares distinctes dans la ville de Montréal, toutes des gares-termini dont chacun occupait une tête de ligne et sans lien entre elles; or l'idée du nouveau terminus avait pour objet de réunir toutes ces gares en une seule. L'entreprise actuelle aura pour effet de réunir le trafic de trois gares. La quatrième n'entrera pas dans la combinaison pour le présent, mais son volume d'affaires ne compte que pour un peu plus de cinq pour cent de l'ensemble et nous ne jugeons pas nécessaire de rien faire à ce sujet pour l'instant. Quant au prétendu embouteillage, la séparation, dans la mesure où elle doit s'accomplir entre trafic-voyageurs et trafic-marchandises, ne sera pas complète mais elle aidera fortement à faciliter le mouvement marchandises vers les termini de Montréal où le trafic est très actif. Cette situation nous assure un avantage marqué.

M. HARRIS: De combien sont les dépenses en 1937 et 1938; je n'ai pas les chiffres.

M. ARMSTRONG: Le plan modifié fut réellement appliqué à l'automne de 1938. Les dépenses en 1937 et 1938 ont certainement été inférieures à \$75,000, au cours de chaque année.

M. HUNGERFORD: Après que le travail fut arrêté en 1931 et des règlements effectués avec les entrepreneurs et autres, on ne dépensa pas d'argent pour l'entreprise avant la reprise des travaux sur la fin de 1938, ou plutôt au début de 1939, excepté un petit montant qui servit à régler certains comptes de terrains et à faire quelques petites améliorations à l'espace réservé dans le viaduc à notre personnel de bureau. Il est à remarquer en passant que l'installation du personnel de bureau dans le viaduc nous a économisé \$185,000 de loyer par an.

M. BLACK: Monsieur le président, dois-je en conclure que ce chiffre de \$22,675,000 représente seulement les déboursés des chemins de fer Nationaux du Canada ou comprend-il d'autres crédits?

M. ARMSTRONG: C'est le coût entier, monsieur, comme j'aurais dû le signaler. Ce montant comprend le crédit relatif au secours du chômage.

M. JACKMAN: Ce crédit s'établit à combien?

M. ARMSTRONG: Le crédit pour le secours du chômage compte pour \$1,500,000 à date sur ce total de \$28,651,000.

M. JACKMAN: Pourrait-on dire que les \$1,500,000 ne font pas à proprement parler partie du débit de la gare?

M. ARMSTRONG: Cela dépend entièrement du point de vue.

M. JACKMAN: Je suppose que des travaux utiles ont été exécutés à la gare dans une mesure d'économie raisonnable; ce n'étaient pas des travaux entrepris simplement pour tenir ces hommes occupés. Il y a eu un travail utile d'exécuté pour chaque dollar dépensé?

M. ARMSTRONG: Il est juste de dire qu'il y a une valeur d'un million et demi de dollars pour le million et demi de dollars dépensés.

M. JACKMAN: Pour le chemin de fer?

M. ARMSTRONG: Pour le chemin de fer.

M. BLACK: Je voudrais m'enquérir, monsieur le président, si la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a soumis au cours des trois dernières années une demande en faveur d'une gare commune à Montréal ou d'une modification des travaux en cours de manière à rendre la gare propre à une gare commune à Montréal tout comme à Toronto?

M. HUNGERFORD: Non.

M. BLACK: Une telle proposition n'a pas été formulée?

M. HUNGERFORD: Non.

M. HANSON: Cette proposition revient au Comité chaque année depuis quelque temps.

L'hon. M. HOWE: Ce Comité l'a discutée il y a un an. Tel que je l'entends, M. Hungerford dit que nulle proposition n'a été soumise directement au chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Si le Comité a fini d'étudier le contenu de la page 3, nous passerons outre.

M. ARMSTRONG: La page 4 fait voir des déboursés de \$590,000 couvrant l'acquisition de titres. Le déboursé des chemins de fer Nationaux relativement au *Toronto Terminals Railway Company* est estimé à \$128,000. Le poste suivant et celui du *Northern Alberta Railway*, et la portion des dépenses des chemins de fer Nationaux de ce chef est estimée à \$338,000. Le déboursé relativement au *Chicago and Western Indiana Railway Company* est de \$124,000.

Le PRÉSIDENT: Nous passerons à la page 5 s'il n'y a pas de questions.

M. HARRIS: Je voudrais demander à l'administration si les arrangements conclus quant au terminus de Toronto donnent satisfaction aux chemins de fer Nationaux du Canada?

M. HUNGERFORD: Le terminus de Toronto, oui, dans l'ensemble.

L'hon. M. HOWE: Puis-je demander combien le terminus a coûté?

M. HUNGERFORD: Parlant de mémoire, je crois qu'il a coûté un peu plus de \$40,000,000 aux divers intéressés.

M. JACKMAN: Je suppose que ce montant comprend ce que vous pourriez appeler l'intérêt pendant la construction et l'intérêt sur l'argent pendant les années où l'entreprise est demeurée inachevée. Les travaux restèrent en suspens pendant sept ou huit ans et l'immeuble fut tout au plus un ornement pour la ville. Avez-vous inclus l'intérêt sur l'intérêt pendant cette période? Si vous l'avez inclus cela augmente très sensiblement le coût primitif. Je suppose que le chiffre de \$40,000,000 comprend ces intérêts.

M. COOPER: L'intérêt a été débité au coût pendant la construction, mais non pour la période entière. Quand on en vint à la conclusion que l'intérêt était suffisant on le discontinua—on cessa de débiter les intérêts suivants.

M. JACKMAN: Après un certain temps vous avez été obligés de débiter l'intérêt, puis vous avez cessé, est-ce cela?

M. COOPER: Je ferai observer que dans le cas de toutes grandes entreprises la pratique est de compter l'intérêt pendant la construction. L'intérêt pendant la construction est reconnu généralement comme un facteur du coût, et il en fut ainsi dans le cas du terminus de Toronto. Cette compagnie commença par compter l'intérêt pendant la construction, mais quand on constata que les travaux seraient ajournés plus ou moins indéfiniment on arrêta les intérêts.

M. JACKMAN: En réalité, il n'y eut pas beaucoup d'intérêt comme pendant les nombreuses années où la gare resta inoccupée.

M. COOPER: J'ai toujours trouvé les intérêts plutôt forts; c'est-à-dire, à mon avis, ils étaient un peu forts, mais certainement ils ne furent pas comptés pendant tout l'arrêt des travaux.

M. HARRIS: Quand l'entreprise a-t-elle été achevée?

M. HUNGERFORD: Je crois en 1929 ou 1930; je ne suis pas tout à fait certain.

M. HARRIS: Je veux faire inscrire la date au compte rendu.

M. JACKMAN: Le coût de l'entreprise fut défrayé en partie par le Pacifique-Canadien et peut-être aussi dans une certaine mesure par T. & N. O.

M. COOPER: Le Pacifique-Canadien et les chemins de fer Nationaux ont contribué une part égale au financement de l'entreprise.

M. JACKMAN: Le T. & N. O. ne contribua rien?

M. ARMSTRONG: Pas le T. & N. O. La ville de Toronto paya effectivement quelque \$5,000,000 pour les travaux de séparation des rampes.

M. COOPER: Et le projet coûta \$26,000,000 à la compagnie du terminus.

M. HUNGERFORD: Il convient d'établir une distinction entre les propriétés du terminus de Toronto et les améliorations à faire dans le voisinage. Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont dû chacun effectuer certaines améliorations dans la zone du terminus. Le Pacifique-Canadien est copropriétaire de la *Toronto Terminal Railway Company*. Quand vous parlez du terminus de Toronto vous ne parlez que de cette partie de la propriété, et l'élévation des voies et les autres améliorations de cette nature se sont prolongées bien au delà des limites de la propriété du terminus. Ce sont les compagnies propriétaires qui ont défrayé le coût de ces améliorations en dehors de la zone du terminus.

L'hon. M. HOWE: Je me demande, monsieur le président, si la construction d'un terminus à Toronto soulèverait beaucoup d'objections dans ce Comité.

M. HARRIS: Le ministre tient beaucoup à établir une comparaison entre Toronto et Montréal. Nous tenons beaucoup à siéger ici à titre de députés représentant le Canada.

L'hon. M. HOWE: Très intéressés à Montréal.

M. JACKMAN: Les \$25,000,000 furent à la charge de la *Toronto Terminal Company* et les autres \$15,000,000 à la charge de quelque autre organisme—quel autre organisme assumait le déboursé des \$15,000,000?

M. ARMSTRONG: La ville de Toronto \$5,000,000 environ; le chemin de fer du Pacifique-Canadien \$3,000,000 environ; les chemins de fer Nationaux du Canada \$5,000,000 environ, et la caisse des passages à niveau \$1,500,000 environ, la *Toronto Terminal Railway* \$26,000,000 environ, ce qui fait un total de \$40,000,000.

M. HUNGERFORD: L'entreprise de la zone centrale y compris la gare, ou *Toronto Terminal Railway Company*, coûta \$26,000,000, et les frais additionnels pour établir un raccordement avec le terminus furent payés par les compagnies propriétaires.

M. HARRIS: Je ne veux pas être cité comme mettant le ministre au défi en ce qui regarde une plus grande attention portée à Montréal; c'est ce à quoi je songe le moins. J'aurais fait la même observation si le terminus avait été à Port-Arthur. Il est manifeste que la guerre est notre principale préoccupation et que nous devons conserver notre argent.

M. BLACK: Avant de quitter la page 3, monsieur le président, j'y relève un poste concernant "les compagnies filiales—\$412,000". Les détails ne figurent pas à l'état.

M. ARMSTRONG: Les déboursés qui s'y trouvent inscrits se rapportent à diverses filiales des chemins de fer Nationaux du Canada. Par exemple, il y a ici quelque douze postes concernant le *Montreal and Southern Counties Railway* variant de \$500 jusqu'à \$10,000. Puis, il y a un déboursé de \$5,000 environ au sujet du *Thousand Islands Railway*. Il y a dix postes environ relativement au *Niagara-St. Catharines & Toronto Railway* formant un total de \$37,000. Le *Oshawa Railway* comporte quatre postes formant un total de \$9,000. Le *Canadian National Transportation Ltd.*, trois postes, total \$90,000. Le *Muskogon Railway & Navigation Company*, deux postes formant un total de \$10,000. Ce sont des filiales.

M. BLACK: Combien y a-t-il de filiales?

M. ARMSTRONG: Elles ne figurent pas toutes ici.

M. BLACK: Combien y a-t-il de filiales qui relèvent de l'administration des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. COOPER: Le réseau comprend 102 compagnies.

M. BLACK: Quelques-unes de ces compagnies sont comme le Grand-Tronc Pacifique, des unités principales du réseau, n'est-ce pas?

M. COOPER: Il y a quatre unités principales.

M. SMART: La liste se trouve à la page 22 du rapport annuel, monsieur Black.

M. BLACK: Ce dernier poste—"Généralités, y compris additions et améliorations du matériel, \$2,123,000"—sous quel rapport ces postes constituent-ils des immobilisations?

M. HUNGERFORD: J'ai essayé d'expliquer cela il y a quelque temps.

M. BLACK: C'est au compte rendu?

M. HUNGERFORD: Oui; des améliorations imprévues apportées aux wagons et locomotives quand ils sont dans les ateliers de réparation.

M. JACKMAN: Le poste suivant relativement à des achats de nouveau matériel pour \$1,665,000 est une estimation du matériel que vous projetez d'acheter en 1940, n'est-ce pas?

M. ARMSTRONG: Il y a une note au bas de la page 3 relativement à ce poste. Il ne comprend pas les \$14,900,000.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé l'étude du contenu de la page 4?

M. JACKMAN: Je me demande si je puis poser une autre question au sujet du matériel roulant en général. Un homme de bon conseil m'a dit il y a un an environ qu'il suffisait de jeter un coup d'œil sur les voies des deux chemins de fer au Canada pour se rendre compte du grand besoin de renouvellement. Diriez-vous que si les chemins de fer—les deux—je ne m'en tiendrai pas aux chemins de fer Nationaux du Canada—étaient dans un état financier plus florissant, ils achèteraient plus de nouveau matériel et de matériel roulant qu'ils n'achètent aujourd'hui? Le matériel est-il en aussi bon état que les directeurs du chemin de fer pourraient le désirer?

M. HUNGERFORD: Je crois que cela fait deux questions. En premier lieu, pour ce qui est de l'état du matériel actuel, les chemins de fer Nationaux du Canada sont heureusement très bien situés sous ce rapport. La normale des wagons à marchandises en mauvais état dans les chemins de fer américains est d'environ sept et demi p. 100.

M. BLACK: Sept et demi p. 100 de quoi?

M. HUNGERFORD: Du nombre total des wagons.

M. BLACK: Sept et demi p. 100?

M. HUNGERFORD: Je parle des wagons à marchandises, monsieur Black.

M. BLACK: Que représente le chiffre de sept et demi p. 100?

M. HUNGERFORD: Des wagons en mauvais état ou défectueux. En fait, le chiffre des chemins de fer Nationaux du Canada aujourd'hui est d'environ quatre p. 100. C'est un très bon chiffre.

La situation en ce qui regarde nos locomotives n'est pas aussi bonne. Pendant la crise nous avons maintenu en service un nombre de locomotives tout juste suffisant pour répondre aux besoins. C'était une sage mesure. Nous avons besoin d'un plus grand nombre de bonnes locomotives à mesure que le trafic augmente et nous les ajoutons constamment. Le matériel des wagons à voyageurs est, je crois, dans un état normal.

M. HANSON: Je ne crois pas que le Comité siège dans le but de poser de telles questions.

M. DONNELLY: Voudriez-vous expliquer le montant de \$124,000 pour la *Chicago and Western Indiana Railway Company*.

M. HARRIS: Pendant que nous nous occupons de cela, monsieur le président, l'honorable député de Skeena pourrait peut-être nous dire pourquoi nous sommes ici.

M. COOPER: La *Chicago and Western Indiana Railroad Company* est propriétaire du terminus à Chicago qu'utilise le *Grand Trunk Western*, qui est une filiale des chemins de fer Nationaux du Canada. Le *Grand Trunk Western* est

une des cinq compagnies propriétaires, c'est-à-dire, le *Grand Trunk Western* possède un cinquième des actions, et les locataires-propriétaires sont responsables du financement de la compagnie de terminus. En vertu d'un contrat conclu le 1er mars 1936, la compagnie de terminus émit des obligations garanties par un bail aux termes duquel les cinq compagnies propriétaires et usagères sont tenues de contribuer chaque année sous forme de loyer l'intérêt sur les obligations en cours et chacune un cinquième des paiements au fonds d'amortissement des obligations. La part que la *Grand Trunk Western* devra verser au fonds d'amortissement en 1940 est de \$124,000.

Les conditions de l'accord sont que le *Grand Trunk Western* recevra à l'échéance des obligations du *Western Indiana* d'une valeur correspondante aux sommes versées au fonds d'amortissement.

M. DONNELLY: Quelle est l'échéance des obligations?

M. COOPER: 1862.

M. DONNELLY: 1952 ou 1962?

M. COOPER: 1962.

M. HARRIS: Pourquoi l'administration porte-t-elle le débit des \$14,909,000 pour nouveau matériel dans l'état de 1941 plutôt dans celui-ci, quand les contrats relatifs à ce nouveau matériel ont été négociés au cours de 1940?

M. COOPER: Le matériel sera livré en 1940.

M. HARRIS: Les contrats ont été conclus au cours de 1940?

M. COOPER: En 1939.

M. HARRIS: En 1939?

M. COOPER: Oui.

M. HARRIS: Le débit figurera dans les livres en 1941?

M. COOPER: En 1940.

M. HARRIS: En 1940?

M. COOPER: Oui.

M. HARRIS: Le budget de 1940?

L'hon. M. HOWE: Le premier paiement est pourtant en 1941.

M. HARRIS: Le premier paiement est en 1941. Il ne figure pas au budget de 1940.

M. COOPER: Il n'y a pas de paiement en 1940.

M. HARRIS: Et il n'y aura pas de débit, monsieur le président, dans l'état de 1940?

M. COOPER: Oui, il y en aura un. Le débit figurera à l'état de 1940.

M. HARRIS: Il figurera à l'état de 1940 pour les contrats conclus en 1939?

M. COOPER: Oui.

M. HARRIS: Puis, il y a cette autre question. N'est-ce pas une nouvelle méthode d'acheter le matériel ou de passer des contrats pour le matériel?

L'hon. M. HOWE: Je crois qu'on a suivi cette méthode en 1932. Cette année-là, le gouvernement acheta un certain nombre de locomotives et une quantité considérable de rails et les loua aux chemins de fer par bail portant privilège d'achat. C'est le précédent de la ligne de conduite suivie maintenant.

M. HARRIS: Le capital sera remboursé en quinze ans. Est-ce que les locomotives et le matériel seront mis en retrait à la même époque?

M. HUNGERFORD: Non, probablement dans trente-cinq ou quarante ans.

M. HARRIS: Alors, cette transaction accusera un surplus au bout de quinze ans. Vous aurez encore le matériel.

M. HUNGERFORD: Vous remboursez le capital dans quinze ans.

L'hon. M. HOWE: C'est la façon d'acheter le matériel. Presque tout le matériel est acheté sur le plan de l'accord de Philadelphie qui comporte le remboursement de l'hypothèque en quinze ans.

M. HARRIS: Pas tout le matériel acquis depuis le début du chemin de fer?

L'hon. M. HOWE: Non.

M. HARRIS: C'est un montant très considérable. La capitalisation représentée du matériel dont une partie est en usage depuis quarante ans.

M. DONNELLY: Je propose que nous ajournions, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Avant d'ajourner, je voudrais savoir si nous nous réunirons ce soir ou non?

M. BLACK: Je me demande si on pourrait nous dire à la prochaine séance le montant du crédit additionnel dont les chemins de fer Nationaux du Canada auront besoin pour solder la cotisation que les chemins de fer seront appelés à verser à la caisse d'assurance-chômage? Je crois que ce renseignement devrait nous être fourni à une prochaine séance.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons en prendre note.

M. McCULLOCH: Je propose que nous nous réunissions ce soir à huit heures.

Le PRÉSIDENT: Je vais soumettre la question au Comité. Que tous ceux qui sont en faveur de la reprise de la séance à huit heures veuillent bien lever la main? Il y en a sept. Et ceux qui s'y opposent? Trois. La motion est adoptée par vote.

A 6 heures 5 du soir, le Comité s'ajourne pour reprendre la séance à 8 heures du soir.

SÉANCE DU SOIR

Le Comité reprend la séance à huit heures.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. Nous étudions la contenu de la page 4 et comme nous avons fini passons à la page 5.

M. ARMSTRONG: Voici la page 5:

RACHAT D'OBLIGATIONS ÉCHUES, VERSEMENTS AU FONDS D'AMORTISSEMENT ET REMBOURSEMENT DE BONS DE MATÉRIEL ROULANT

Date d'échéance	Emission	Montant
1940		
Avril 16	Remboursement d'après le plan d'emprunt pour achats	\$ 517,173.07
Mai	1—Canadian National Railway Co. 4½ Per cent Equipment Trust Series "J" Certificates	1,000,000.00
Mai	1—Canadian National Railway Company 5 Per Cent Equipment Trust Series "K" Certificates	1,200,000.00
Juin	1—Canadian National Railway Company 4½ Per Cent Equipment Trust Series "L" Certificates	1,050,000.00
Juillet	1—Canadian National Railway Company 2 Per Cent 1927 Guaranteed Debenture Stock	969,056.50
Juillet	1—Canadian National Railway Company 2½ Per Cent Equipment Trust Series "Q" Certificates	650,000.00
Juillet	1—Wellington, Grey and Bruce Railway Company 7 Per Cent Bonds	5,840.00
Juillet	1—New England Elevator Company 3¾ Per Cent Bonds	10,000.00
Août	1—Canadian National Railway Company 2½ Per Cent Equipment Trust Series "O" 1937	1,430,000.00
Sept. 15	—Canadian National Railway Company 2¾ Per Cent Equipment Trust Series "P" 1938	500,000.00
Oct.	1—St. John and Quebec Railway Company, 4 Per Cent stock	27,279.77
Dec. 14	—Grand Trunk Western Railroad Equipment Trust 1929	283,000.00
Dec. 14	—Central Vermont Railway, Inc., Equipment Trust, 1929	46,000.00
Dec. 31	—Dû à l'état du Michigan re: Woodward Avenue	427,528.54
Dec. 14	—Vermont Central Inc. Equipment Trust, 1929	78,000.00
1941		
Jan.	1—Wellington, Grey and Bruce Railway Company 7 Per Cent Bonds	5,840.00

Grand total \$ 8,199,717.88

(En chiffres ronds) \$ 8,200,000.00

NOTE:—Au tableau ci-dessus, ne figure pas le versement semi-annuel de \$250,000. dû le 1er juillet 1940 et le 1er janvier 1941, sur les "Canadian Northern Railway Company 6½ Per Cent Sinking Fund Bonds", car l'Administration ne croit pas que ces montants seront requis étant donnée l'improbabilité de pouvoir les utiliser aux termes de l'acte de fiducie.

M. BLACK: Nous n'en avons lu qu'une partie. Qu'est-ce qu'on a lu?

Le PRÉSIDENT: On n'a rien lu sauf ce que vous venez d'entendre.

M. BLACK: A quelle page est-ce?

M. ARMSTRONG: Page 5, monsieur.

M. BLACK: Et la page 4, en avons-nous analysé le contenu?

Le PRÉSIDENT: Oui; nous l'avons étudié assez longuement.

M. HANSON: Qu'attendons-nous donc?

Le PRÉSIDENT: Nous parcourons la page 5 pour voir s'il y a lieu de poser des questions ou de faire des observations. S'il n'y en a pas, nous passerons à la page 6.

M. ARMSTRONG: La page 6 contient le budget de l'année 1940..

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED
BUDGET DE L'ANNÉE 1940

Revenus nets d'exploitation prévus—

Recettes d'exploitation..	\$4,465,250 00
Subventions à recevoir des Colonies des Indes Occidentales, en vertu de leur traité commercial avec le Gouvernement du Dominion du Canada.. . . .	204,750 00
Revenu total..	\$4,670,000 00
Frais d'exploitation..	3,975,000 00
Revenu net d'exploitation..	\$ 695,000 00
Intérêt sur \$9,400,000 d'obligations-or, 5%, 25 ans, émission 1930.. . . .	470,000 00
Revenu net applicable à l'intérêt sur les avances du Dominion du Canada... . .	\$ 225,000 00

Immobilisations—

Additions et améliorations..	\$ 21,000 00
--------------------------------------	--------------

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on faire des observations ou poser des questions sur cette page?

M. BLACK: Nous pourrions comparer l'état avec les résultats de l'année précédente.

M. COOPER: Nos recettes d'exploitation en 1939 se chiffrent à \$4,642,000 par rapport à un montant de \$4,670,000 inscrit au budget de 1940.

M. HARRIS: Je suis certain que les recettes d'exploitation seront plus élevées cette année.

M. VAUGHAN: Notre trafic de marchandises augmente mais il y a d'autres facteurs qui influent sur la situation.

M. HARRIS: En d'autres termes, ils sont excessivement occupés.

M. VAUGHAN: Dans certains cas nos navires ont été retirés de leurs routes habituelles—nous ne sommes pas certains des recettes que nous toucherons cette année.

M. HARRIS: Quelles sont les recettes des six premiers mois?

M. COOPER: Je ne pourrais vous donner le chiffre des recettes jusqu'au mois de juin inclusivement, mais jusqu'au 31 mai les recettes de 1939 sont de \$1,779,000 et en 1940 de \$1,941,000.

M. VAUGHAN: Je pourrais faire observer ici, monsieur Harris, que le commerce des passagers a presque cessé et une forte portion des recettes des navires dits "Lady" provenaient du trafic des passagers.

M. HARRIS: Vraiment?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HARRIS: Les marchandises comptent pour beaucoup?

M. VAUGHAN: Oui, les marchandises ont toujours compté pour beaucoup. Les gains dérivés des passagers représentent une portion considérable des recettes. Il y a naturellement quelques voyages entre les îles.

M. HARRIS: Ce *Monarch of Bermuda* et les navires comme lui enlèvent tout le trafic des passagers aux navires "Lady". Je me souviens de revenir une fois qu'il n'y avait que dix-neuf passagers.

M. VAUGHAN: C'était peut-être pendant la morte-saison. L'an dernier pendant la saison des voyages les navires étaient passablement pleins. Je voudrais signaler qu'avant que la *Canadian National (West Indies) Steamships* prenne la direction de ces navires il existait un accord en vertu duquel le gouvernement subventionnait la *Royal Mail Steam Packet Company*. Cette compagnie dirigeait quatre bateaux vieux et lents qui allaient aux îles de l'est seulement. Je crois qu'elle touchait quelque \$350,000 par an du ministère du Commerce. Puis survint l'accord commercial entre le Canada et les Antilles vers 1927, et le ministère du Commerce invita diverses compagnies maritimes à soumissionner pour savoir à quel prix elles exécuteraient le service prévu dans l'accord commercial entre le Canada et les Antilles. Je crois que le gouvernement ne reçut qu'une soumission, celle de la *Royal Mail Steam Packet Company* qui demanda environ \$600,000 pour le service de l'est seulement. Si je me souviens bien on laissa entendre dans le temps qu'il faudrait \$200,000 ou \$250,000 de plus pour le service de l'ouest. Je crois pouvoir dire sans risque qu'une compagnie maritime indépendante n'aurait pas entrepris les deux services pour moins de \$800,000 par an.

M. HARRIS: Je fais cette observation générale: Le volume de nos exportations a augmenté constamment. Elles ont augmenté de \$76,000,000 à \$110,000,000, ce qui représente une augmentation de 40 p. 100, et une bonne partie des articles exportés était à destination des Antilles. Pour les six premiers mois terminés en juin, nous avons passé de \$3,000,000 à \$5,400,000, soit une augmentation de 20 p. 100. Ce service a participé à cette augmentation. Les chiffres inscrits au budget sont bas, et c'est très bien. La compagnie fera plus de profits cette année qu'elle n'en a jamais fait par suite de circonstances qui ne dépendent pas de nous mais qui tiennent plutôt à la situation mondiale. Je fais observer que l'estimation figurant au budget n'est pas élevée, et elle se rapporte à l'état financier pour l'ensemble du réseau et directement aux \$15,000,000, c'est-à-dire au déficit; pas le déficit de \$15,000,000, mais le déficit mentionné dans le budget. Je conviens que c'est un poste distinct, mais il se rapporte à tout ce qui est demandé sous forme de crédits.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, êtes-vous prêts à approuver ce budget figurant à la page 6?

M. JACKMAN: Monsieur le président, étant donné ce qu'a dit M. Harris il me paraît presque incompréhensible que cette ligne ne fasse pas de meilleures affaires qu'auparavant. Les *Canada Steamships Lines* ont produit un bien meilleur état pour les premiers six mois de cette année que jusqu'ici. Leurs navires suivent de nouveaux itinéraires, font de nouvelles affaires fort payantes et réalisent de très beaux bénéfices. Il semble difficile de comprendre pourquoi des navires affectés au service de haute mer comme ceux-ci ne font pas des recettes plus fortes qu'en 1939.

M. McCULLOCH: Il y aura très peu de trafic de passagers pour les Antilles.

M. COOPER: Appuyant ce qu'a dit M. Vaughan concernant le trafic des passagers je pourrais mentionner que les recettes-passagers en 1939 sont de \$547,000, et cette année elles sont seulement de \$140,000, \$400,000 de moins en recettes-passagers au cours des cinq premiers mois de l'année.

M. JACKMAN: Je suppose que le traité commercial vous oblige à maintenir ces navires pour ce service; vous ne pouvez pas les utiliser pour d'autres fins?

M. VAUGHAN: C'est là une de nos difficultés. L'accord commercial entre le Canada et les Antilles spécifie non seulement les ports d'escales mais aussi la fréquence du service, et les navires doivent s'en tenir à cette route. Ce n'est

pas comme si les navires pouvaient suivre d'autres routes et ramasser d'autres chargements aux bons prix actuels. Ils doivent s'en tenir aux itinéraires fixés par l'accord commercial.

M. JACKMAN: Est-ce que leur trafic pourrait supporter une augmentation de taux?

M. VAUGHAN: Les taux de fret ont été augmentés de 25 p. 100, mais cela n'est rien comparé à la hausse des taux trans-Atlantiques. M. Harris a probablement raison. Il reste encore un fort commerce d'exportation vers les Antilles. Nous espérons naturellement, que ces navires transporteront des cargaisons complètes. Je crois que nous ferons de très bonnes affaires d'ici la fin de l'année. Mais, par contre, nous ne transportons presque plus de passagers.

M. HARRIS: Ce supplément de 10 p. 100 ne s'applique pas à ce service; j'entends les 10 p. 100 dont nous sommes favorisés par rapport aux marchandises de même nature provenant de ports américains.

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

M. JACKMAN: Je dirais que c'est un autre exemple où des considérations étrangères à celles du transport ont une influence très directe sur les recettes de cette compagnie, qui fait partie du réseau du National-Canadien. Sans le fait que nous sommes liés par un traité de commerce qui n'a rien à voir au réseau ci-dessus—les navires appartiennent plutôt à l'État—si cette considération n'existait pas ces navires pourraient être utilisés sur des routes plus rémunératrices que présentement. Autrement dit, ce n'est plus du commerce quand un service de navigation n'a pas la même liberté qu'une compagnie ordinaire. Par conséquent, toutes les pertes susceptibles de résulter de ce service dépendent plutôt de considérations politiques que de considérations commerciales. Je déduirais des témoignages que nous avons entendus que cela doit être raisonnablement clair.

M. SMART: Vous devriez comprendre, monsieur Jackman, que cette ligne de navigation ne fait pas partie du National-Canadien.

M. HUNGERFORD: C'est une entité complètement distincte dont les actions appartiennent à la Couronne.

M. JACKMAN: C'est quelque chose d'analogue aux Lignes aériennes T.-C.?

M. SMART: On peut la comparer à celles-ci.

M. HUNGERFORD: Sauf que dans le cas de ces dernières, le National-Canadien en détient les actions.

M. SMART: La ressemblance n'est pas exacte, bien entendu. Le National-Canadien possède les actions de la Trans-Canada et dans le cas à l'étude c'est la Couronne qui les détient. Il s'agit ici d'une société distincte.

M. JACKMAN: Mais le point est qu'on ne peut pas la considérer comme compagnie ordinaire parce qu'elle est liée de façon si précise au traité de commerce.

M. SMART: Elle l'est au traité de commerce du Canada avec les Antilles.

M. HUNGERFORD: Elle n'existe qu'en fonction de ce dernier.

M. HANSON: J'aimerais avoir un mot d'explication sur les obligations à long terme à fort taux d'intérêt. Ne serait-il pas possible de les refinancer à un taux d'intérêt plus faible?

M. COOPER: Elles ont été émises avec échéance à vingt-cinq ans et elles ne sont pas remboursables avant.

M. HANSON: Leur montant serait perdu pour l'État pendant vingt-cinq ans?

M. COOPER: Oui.

M. HANSON: Est-ce des obligations d'État?

M. COOPER: Ce sont des obligations de la West Indies Company garanties par l'État.

M. HANSON: Et on ne peut les retirer avant l'expiration des ving-cinq ans?

M. COOPER: Non, à moins de les acheter à la Bourse au prix courant.

M. HARRIS: Combien valent-elles maintenant?

M. COOPER: Je ne saurais dire.

M. HARRIS: Payables à New-York à 5 p. 100 elles vaudraient au-delà de 110.

M. JACKMAN: Pas à New-York.

M. HARRIS: Non, pas à New-York.

M. COOPER: Nous avons payé \$25,000 de prime sur les derniers coupons.

Le PRÉSIDENT: Si vous en avez fini avec cette page, nous avons terminé l'étude du budget du chemin de fer.

M. HANSON: Je propose l'adoption de ce budget.

M. BLACK: J'ai demandé un état ou une estimation des déboursés nécessaires pour faire face à l'assurance-chômage d'après le bill dont la Chambre est saisie.

M. MACINNIS: Ce serait plutôt difficile de donner ces renseignements avant de connaître les annexes du bill, avant de savoir ce qu'il sera.

Le PRÉSIDENT: Le bill n'est pas encore réellement au point. La direction du chemin de fer n'est pas en mesure de vous répondre, monsieur Black.

M. HARRIS: Un mot avant de soumettre la motion aux voix. On a posé une question à laquelle on n'a pas répondu, sur l'état des vérificateurs—ce document-ci (il l'indique)—va-t-on nous produire une copie du mémoire adressé au conseil d'administration sur les propriétés inactives, les retraits de matériel à l'avance et autres affaires intérieures? La question portait surtout sur les affaires intérieures et cela devait être soumis au ministre des Transports en temps utile. Cela devait être soumis au Comité et nous ne l'avons pas encore obtenu.

M. HUNGERFORD: S'il s'agissait d'un rapport au conseil d'administration, je puis me le procurer. Nous ne l'avons pas ici, monsieur Harris, mais nous pouvons l'avoir.

M. HARRIS: Serait-il incorporé aux témoignages du Comité, monsieur le président?

M. HUNGERFORD: Je ne le crois pas.

M. HANSON: Par consentement unanime il pourrait l'être.

M. HUNGERFORD: Je ne l'ai pas. M. Matthews est présent, vous pouvez le lui demander.

Le PRÉSIDENT: Alors, nous allons rappeler M. Matthews. Veuillez répéter votre question, monsieur Harris.

M. HARRIS: On a demandé il y a trois séances copie du mémoire au conseil d'administration sur les propriétés inactives, les retraits de matériel à l'avance et autres affaires intérieures. Ce mémoire a été adressé au ministre des Transports selon un témoignage à la page 3 du rapport du vérificateur et des comptes de ce livre gris.

M. SMART: C'est un rapport au conseil d'administration du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le Comité a le droit de le demander.

M. MATTHEWS: C'est le rapport au conseil d'administration du réseau du National-Canadien en date du 16 mars. Il en est question à la page 3 de notre rapport au Parlement où nous mentionnons que la copie de notre mémoire au conseil sur les propriétés inactives, les retraits de matériel, l'avance, etc., est envoyée au ministère des Transports. C'est une addition au rapport du Parlement. Nous soumettons un rapport annuel au conseil d'administration auquel nous faisons allusion dans notre rapport au Parlement:

Messieurs, comme suite à notre rapport au Parlement, nous soumettons à l'étude du conseil...."

M. HARRIS: S'il est volumineux, insérez-le au compte rendu afin d'épargner du temps.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous satisfait?

M. HARRIS: Oui.

M. MATTHEWS: Le rapport a environ sept pages.

M. HARRIS: Il n'est pas très long.

Le PRÉSIDENT: Préférez-vous qu'on vous le lise?

M. BRADETTE: Insérez-le au compte rendu.

M. HARRIS: Veuillez lire la partie concernant les autres affaires intérieures.

M. MATTHEWS: Cela embrasse toutes les autres questions à part les propriétés inactives et les retraits de matériel. Les autres questions comprendront la plus grande partie du rapport. Je puis vous dire de quoi il s'agissait en substance, monsieur Harris.

M. HARRIS: Très bien; allez-y.

M. MATTHEWS: Le matériel, les placements dans les filiales, les valeurs des fonds d'assurance, les comptes à recevoir sur rentes de terrains et une question de certaines obligations que je ne crois pas utile de discuter en public à moins que le Comité ne le veuille. C'est une question de principe pour le Comité.

M. BLACK: Peut-être devrait-il savoir ce dont il s'agit et ne pas le faire insérer au compte rendu.

M. MATTHEWS: Cela a trait à certaines obligations privilégiées et à leur validité actuelle.

M. BRADETTE: Pour quel motif?

M. MATTHEWS: Parce que la question du paiement de ces obligations remonte à quelques années. Elle a donné lieu à un recours aux tribunaux.

Le PRÉSIDENT: Est-elle en instance actuellement?

M. MATTHEWS: Je ne dis pas cela.

M. JACKMAN: Ce sont des obligations d'embranchements.

M. MATTHEWS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que cela figure au compte rendu sauf le dernier sujet dont a parlé M. Matthews?

M. HARRIS: Nous devrions savoir ce qui en est. Je ne peux pas comprendre le témoignage du témoin. J'ai idée qu'il est question—reprenez-moi si je fais erreur—de certaines obligations auxquelles certaines provinces sont intéressées. Vous en assumerez probablement la pleine responsabilité?

M. MATTHEWS: Je pense simplement à la publicité.

M. HARRIS: Je le regrette, je ne puis vous entendre.

M. MATTHEWS: Je ne pense qu'à la publicité de l'affaire; et non pas aux membres du Comité. C'est une question qui devrait être étudiée, si elle doit l'être, sans la présentation d'un rapport.

M. HARRIS: Pourquoi?

M. MATTHEWS: Parce que, monsieur Harris, il s'agit d'établir si ces obligations sont légalement payables ou non.

M. HARRIS: Très probablement non. Il est probable que non. Il s'agit probablement d'une entreprise en faillite, telle que l'ancienne *Canadian and River Coal Company* dont vous avez assumé les obligations lors de sa faillite?

M. BRADETTE: Si n'est pas sage de donner publicité à cette question nous ne devrions pas l'insérer au compte rendu.

M. MATTHEWS: Ce rapport n'en traite pas.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais demander ceci à M. Matthews: est-ce que l'affaire du présent rapport serait préjudiciable ou défavorable à l'Etat si elle était divulguée? Si oui, nous allons l'exclure.

M. MATTHEWS: Non; pas ce que mentionne ce rapport au sujet de ces obligations, parce que nous attirons simplement l'attention des administrateurs en disant que la situation au sujet de ces obligations n'a pas varié au cours de l'année. Les administrateurs sont pleinement renseignés sur cette situation.

Le PRÉSIDENT: Dans les circonstances, si le Comité le veut, cette matière sera insérée au compte rendu.

M. HARRIS: Le ministre vient d'arriver et peut-être M. Matthews pourrait-il lui parler et connaître son sentiment?

L'hon. M. HOWE: L'insertion de cette affaire au compte rendu présente certaines difficultés. Il serait peut-être embarrassant pour les administrateurs de trouver au compte rendu certains renseignements confidentiels au sujet de certaines obligations.

M. HARRIS: Quelle est la somme en jeu?

L'hon. M. HOWE: Si nous révélions les faits là-dessus, cela pourrait faire une différence au chemin de fer.

M. HARRIS: Je n'ai pas compris la dernière phrase.

L'hon. M. HOWE: Si nous faisons connaître les faits touchant ces obligations, je suis d'avis que cela pourrait faire une différence au chemin de fer.

M. HARRIS: Comment cela, monsieur le président?

L'hon. M. HOWE: Si je vous répons, je ferais aussi bien, je suppose, de faire l'insertion au compte rendu.

M. HARRIS: Ce n'est pas une inquisition.

L'hon. M. HOWE: Je dis qu'il s'agit d'un rapport confidentiel pour les administrateurs. Il ne renferme rien de propre à intéresser le Comité. Il contient le point de vue du vérificateur sur certaines valeurs du réseau et leur situation, qu'il ne me paraît pas sage de révéler. C'est tout. Je suis tout disposé à montrer confidentiellement le rapport à mon honorable ami et le laisser décider s'il faudrait l'insérer au compte rendu.

M. HARRIS: Non, monsieur. Je n'exploite pas le chemin de fer. Je suis tout simplement un humble député.

M. HANSON: Avez-vous dit que vous le confieriez à tout membre du Comité?

L'hon. M. HOWE: Oui, certainement. Je serai heureux de le montrer à tout membre du Comité.

M. BLACK: Je suis disposé à me conformer aux souhaits du ministre, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: C'est votre Comité. Je crois que vous avez le droit d'exiger tout ce que vous croyez devoir exiger dans votre sagesse. Je crois que vous feriez bien de suivre le conseil du ministre à ce sujet. C'est à vous de décider; c'est votre Comité.

M. BRADETTE: Est-ce que tout membre du Comité peut voir le rapport?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. BRADETTE: Cela devrait satisfaire les membres du Comité.

Le PRÉSIDENT: Ceci répondrait-il aux désirs du Comité: ces renseignements seront à la disposition de tout membre du Comité sans figurer au compte rendu. Est-ce entendu?

M. McCULLOCH: Oui.

Le PRÉSIDENT: Que ceux qui sont en faveur de la proposition expriment leur approbation. Très bien. Adopté.

M. JACKMAN: Allez-vous incorporer le reste du rapport au procès-verbal?

Le PRÉSIDENT: Oui, si vous le désirez.

M. JACKMAN: J'ignore si cela est important ou non.

L'hon. M. HOWE: Je ne crois pas que vous devriez incorporer ceci au procès-verbal. Nous devrions en séparer le rapport afin que tout membre du Comité le lise pour sa propre gouverne. Je ne suis pas d'avis de l'insérer au procès-verbal. C'était censé être un rapport particulier pour les administrateurs du réseau.

M. BLACK: Un rapport de qui?

L'hon. M. HOWE: Des vérificateurs, George A. Touche & Co. Il contient des renseignements que ces derniers ne croyaient pas devoir être publiés. C'est pourquoi ils ont soumis un rapport confidentiel. Je crois qu'on devrait le traiter comme tel. Je puis vous assurer qu'il ne renferme rien de bien intéressant. Il contient quelques questions secondaires.

M. JACKMAN: Pourrais-je savoir quelle est la raison ayant déterminé la ligne de conduite, d'un côté d'incorporer les lignes aériennes T.-C. comme une filiale entièrement possédée par le chemin de fer, et d'avoir fait de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* une entité complètement distincte appartenant à la Couronne? Quelles sont les raisons ayant déterminé l'état de l'une et celle de l'autre?

L'hon. M. HOWE: La *Canadian Steamship Limited* a été achetée comme propriété de la Couronne pour mettre en vigueur le traité de commerce du Canada avec les Antilles. Ses navires furent achetés lors de l'adoption de ce traité. Cette compagnie n'a aucun rapport avec le National-Canadien. On a trouvé commode de lui donner la même direction que ce dernier, mais autrement elle n'a pas aucune relation avec le chemin de fer. Ce dernier n'y a pas placé de fonds et elle ne lui appartient pas. Quant aux Lignes aériennes Trans-Canada, il fut décidé que puisque le chemin de fer s'occupait de transport et que certains de ses employés supérieurs pouvaient très utilement s'occuper de certains problèmes de transport relatifs aux services aériens, il était sage de faire des Lignes aériennes T.-C. une filiale appartenant entièrement au chemin de fer.

M. JACKMAN: On n'a jamais eu l'intention de faire entrer les comptes des Lignes aériennes T.-C. et son compte de profits et pertes dans les comptes du réseau? Bien qu'il s'agisse d'une filiale appartenant entièrement au réseau on ne pourrait jamais la considérer comme faisant complètement partie de sa compagnie propriétaire?

L'hon. M. HOWE: Non, telle n'était pas l'intention. Ces lignes sont simplement une filiale appartenant entièrement au réseau. Celui-ci ne l'exploite pas. Par conséquent, on ne pourrait jamais faire entrer ses comptes dans ceux du réseau.

M. JACKMAN: Y avait-il quelques raisons majeures pour que les Lignes aériennes T.-C. aient débuté comme filiale du réseau et non pas comme entité distincte?

L'hon. M. HOWE: Ce fut plus ou moins un procédé d'évolution! A leur organisation on s'était proposé de les faire appartenir en partie au National-Canadien et en partie au Pacifique-Canadien. Au dernier moment celui-ci résolut de n'y pas participer et nous les avons donc établies comme filiales appartenant entièrement au National-Canadien. C'est du moins ainsi que les choses se sont passées. Mais je n'ai aucun motif de regretter qu'on en ait fait une filiale du National-Canadien; je crois que cette décision leur a été avantageuse.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous enfreignons le règlement. Je propose l'adoption du rapport; quelqu'un veut-il m'appuyer?

M McCULLOCH: Je veux bien.

M. BLACK: Avant l'adoption du rapport, monsieur le président, je vous fais remarquer que certains passages ont été discutés à des réunions du Comité que j'ai dû malheureusement manquer pour assister à d'autres réunions. Le Comité est saisi d'un état indiquant la dette obligataire globale, directe et indirecte dont le National-Canadien est responsable. Je pense à une émission de \$4,000,000 de l'*Halifax & Southwestern Railway* dont l'échéance tombe cette année ou l'année prochaine et qui figure aux comptes de la Nouvelle-Ecosse comme actif.

M. COOPER: Elle fait partie de la dette fondée du réseau du National-Canadien.

M. BLACK: Où apparaît-elle?

M. COOPER: Veuillez vous reporter à la page 20. Vous la trouverez au troisième article du bas—*first mortgage guaranteed debenture bonds* de l'*Halifax & Southwestern Railway*, échéance 30 septembre 1942, \$4,447,000.

M. BLACK: Il y a une autre émission de \$1,000,000 à la page 22, article 54. Je ne crois pas que la Nouvelle-Ecosse la détienne.

M. COOPER: Oui, le capital-actions, de \$1,000,000, l'*Halifax & Southwestern* appartient à la *Canadian Northern Railway Company*—cette compagnie étant une des compagnies constituantes du réseau du National-Canadien.

M. DONNELLY: Quelles sont les obligations qui échoient cette année?

M. COOPER: Les seules en 1940 sont celles de la page 5 du budget.

M. DONNELLY: Je ne les vois pas dans le rapport que j'ai en main.

M. COOPER: Vous pourriez les y trouver, mais ce serait plutôt ardu. Leur total est de \$8,200,000.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas, messieurs, que nous devrions penser à revoir tout cela ce soir. Nous l'avons examiné avec soin cet après-midi et nous y avons consacré beaucoup de temps. Il n'est pas déraisonnable de revenir sur un ou deux points, mais je ne crois pas que nous devrions tout revoir. Le président est saisi d'une motion pour l'adoption du rapport.

M. HARRIS: Est-ce que cela comprend le tout?

Le PRÉSIDENT: Nous avons étudié les autres postes; nous pourrions les prendre tous ensemble, mais si le Comité le préfère nous pouvons les adopter un à la fois.

M. HARRIS: Si nous les adoptons, ce sera par vote.

Le PRÉSIDENT: Nous les adopterons alors par vote.

M. HARRIS: Avant de mettre la motion aux voix, j'aimerais énoncer quelques faits qui motivent le vote. D'abord, nous pouvons nous baser sur les résultats de six mois et sur l'exploitation pendant cette période, ce qui à mon sens aide à guider le Comité. Ces résultats ont été favorables par suite des tristes circonstances de la guerre. Ils l'ont été sans conteste jusqu'à concurrence de plusieurs millions de dollars, entre cinq millions et peut-être quinze millions de dollars. Mais on nous a fait assumer la responsabilité de recommander à la Chambre de combler au moins une partie de ce déficit indiqué à l'ordre de renvoi.

Le Comité sait d'après les témoignages qu'il a entendus ici que le déficit du National-Canadien d'après les résultats des six derniers mois, va nécessiter un crédit de \$15,000,000.

M. McCULLOCH: Je croyais que nous avions entendu tout cela cet après-midi.

M. HARRIS: Oui et vous allez l'entendre de nouveau.

M. McCULLOCH: Le sténographe l'a transcrit et nous ne voulons pas le faire transcrire deux fois.

M. HARRIS: Je suis tout disposé à rester ici et à le faire retranscrire. Deuxièmement, la situation du change étranger est telle que nous devrions la maintenir, si possible, dans l'intérêt du Canada. Nous devrions conserver tous les dollars canadiens possibles et en empêcher la sortie par l'achat des valeurs payables à New-York. Le réseau n'a pas adopté cette ligne de conduite en coopération avec l'Etat. Troisièmement, il y a certains déboursés auxquels on avait mis fin en 1931 et qui ont recommencé.

M. HANSON: Quels sont-ils?

M. HARRIS: Ce sont des déboursés pour terminer le terminus de Montréal. Je m'oppose à l'adoption de ce rapport à cause de ces dépenses budgétaires de \$3,350,000 dans un temps où nous avons besoin de dollars canadiens pour d'autres fins.

Le PRÉSIDENT: Que tous ceux qui sont en faveur de l'adoption du rapport lèvent la main droite. Maintenant, contre. Je déclare la motion adoptée.

Messieurs, nous avons déjà étudié au Comité le rapport des vérificateurs *George A. Touche & Company*, de même que le rapport du réseau du National-Canadien, le rapport annuel de la *Canadian National West Indies Steamships Limited* ainsi que celui du Trust des titres du National-Canadien. Nous les avons tous parcourus. Il nous reste à les adopter. Je voudrais que quelqu'un proposât une motion.

M. EMMERSON: J'en propose l'adoption.

M. McCULLOCH: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu la proposition; que tous ceux en faveur...

M. HARRIS: Sur division.

Le PRÉSIDENT: Les rapports sont adoptés sur division.

Nous avons encore à disposer de certains crédits. Il reste encore le crédit 445 du budget, Loi des taux de transport dans les provinces Maritimes, lignes de l'Est du National-Canadien, \$2,000,000. Vous le trouverez à la page 51 du budget. "Crédit 445, Loi des taux de transport dans les provinces Maritimes. Autoriser par les présentes et prévoir le paiement de temps en temps au cours de l'année financière 1940-41 à la *Canadian National Railway Company* des différences estimées par elle et certifiées par les vérificateurs de ladite compagnie au ministère des Transports selon que l'exigera ledit ministre, accrues à cause de l'administration de la Loi des taux de transports dans les provinces Maritimes". Vais-je poursuivre?

M. HANSON: Dispensez-vous-en.

L'hon. M. HOWE: Ce qui précède est purement statutaire. Mais les statuts en prévoient le paiement.

M. DONNELLY: Cela n'a rien à voir au Comité.

L'hon. M. HOWE: Ces dépenses ne sont pas contrôlables.

M. HARRIS: Elles n'intéressent pas le Comité.

M. HANSON: Nous les avons approuvées chaque année. A propos de la Loi des taux de transport dans les provinces Maritimes, je peux seulement dire qu'à mon sens ces taux devraient s'appliquer aussi bien à la Colombie-britannique qu'à ces provinces.

Le PRÉSIDENT: Le crédit est-il adopté?

Adopté.

M. HARRIS: Avant l'adoption de ce crédit, puis-je dire que la même observation s'applique à son sujet que celle que j'ai faite concernant le budget du National-Canadien. Nos exportations en juin par les ports des provinces Maritimes ont été portées de \$76,000,000 à \$110,000,000.

M. BLACK: C'est sur une base différente. Il s'agit ici de dépenses statutaires. Il est pourvu à certains pourcentages d'allocations sur les marchandises en provenance des provinces Maritimes.

L'hon. M. HOWE: Naturellement plus le transport en est considérable plus le paiement l'est.

M. BLACK: Oui; c'est très vrai.

M. HARRIS: Cela ne dépend pas de nous.

Le PRÉSIDENT: Le crédit 445 est adopté. Crédit 446, Loi des taux de transport dans les provinces Maritimes, chemins de fer autres que le National-Canadien, \$800,000. Le crédit est-il adopté?

Adopté.

M. HARRIS: C'est une dépense statutaire.

M. HANSON: J'y applique la même remarque qu'à l'autre.

M. EMMERSON: Fait-on la vérification de ces différents crédits, par exemple, à propos des lignes du P.-C. et du N.-C.?

Le PRÉSIDENT: Je me fais le porte-paroles, monsieur Smart, pour une demande de renseignements. Veuillez répéter, monsieur Emmerson.

M. EMMERSON: Comment obtient-on le chiffre de la subvention? Est-ce que l'on fait une vérification des comptes des chemins de fer pour chaque expédition et où se fait cette vérification?

M. SMART: Les vérificateurs la font.

M. MATTHEWS: Parlez-vous du N.-C.?

M. EMMERSON: Il s'agit ici d'autres compagnies.

M. SMART: C'est la Commission des Transports qui fait ces vérifications. Elle a les taux primitifs, les taux actuels et les chiffres du trafic.

M. EMMERSON: Fait-on une vérification de chaque manifeste aux chemins de fer?

M. SMART: Oui, on les pointe.

L'hon. M. HOWE: La Commission des Transports les certifie.

Le PRÉSIDENT: Nous arrivons maintenant au crédit 459, déficit du National-Canadien, \$15,000,000.

Est-ce adopté?

Adopté.

M. HARRIS: Je croyais que nous n'avions affaire qu'aux entreprises de l'Etat.

Le PRÉSIDENT: Nous étudions le déficit du National-Canadien. Le crédit est-il adopté?

Adopté.

Nous en venons au crédit 460, bac transbordeur et termini de l'île du Prince-Edouard, \$327,000. Est-ce adopté?

Adopté.

M. BLACK: C'est la même somme que l'année précédente.

L'hon. M. HOWE: Oui, c'est exact.

M. McCULLOCH: Le bac de l'île Wood ne figure pas dans ces prévisions.

L'hon. M. HOWE: Non.

M. BLACK: Est-ce que l'exploitation de ce bac influerait sur les recettes de ce service de bacs?

L'hon. M. HOWE: C'est difficile à dire. Bien entendu, le premier bac ne transporte pas de camions, celui de l'île Wood en transporte, de sorte que le service peut s'en ressentir. Je ne crois pas qu'on puisse le savoir avant d'essayer.

Le PRÉSIDENT: Si ce crédit est adopté, je crois que le Comité aura terminé la plus grande partie de ses travaux. Il nous reste encore à soumettre notre rapport à la Chambre, mais cela va prendre quelque temps. Pour ma part, j'aimerais remercier les membres du Comité de leur coopération et...

L'hon. M. HOWE: Il reste encore à approuver le crédit 458. Vous l'avez déjà discuté dans le budget du National-Canadien. C'est un vote de capitaux à la *Canadian National West Indies Steamships Company*.

Le PRÉSIDENT: Je croyais que nous en avions fini. Il reste encore le crédit 458, avance à la *Canadian National West Indies Steamships Limited*, \$21,000.

M. EMMERSON: Rien n'a été dit de l'usage qu'on en a fait. Est-ce simplement pour des améliorations?

L'hon. M. HOWE: Des améliorations secondaires aux navires. On a modifié et rapetissé certaines cabines.

Le PRÉSIDENT: Le crédit est-il adopté?

Adopté.

Nous avons maintenant terminé nos travaux. De la part du Comité je tiens à remercier les employés supérieurs du National-Canadien de leur courtoisie envers les membres du Comité.

M. HARRIS: Avant l'ajournement, puis-je savoir si vous rédigez le rapport à la Chambre?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. HARRIS: Vous-même?

Le PRÉSIDENT: Nous allons réunir le Comité et lui soumettre le rapport.

M. HARRIS: Qui "nous"?

Le PRÉSIDENT: Les fonctionnaires, le secrétaire et peut-être...

M. HARRIS: Il n'y aura pas de sous-comité pour la rédaction du rapport?

Le PRÉSIDENT: Non, à moins que vous vouliez en former un.

M. HARRIS: Je voulais simplement savoir.

Le PRÉSIDENT: J'ai cru que nous rédigerions le rapport, que nous le soumettrions aux membres et qu'ils pourraient en faire ce qu'ils voudraient.

M. BLACK: Je désire me joindre à vous dans vos remarques à l'égard des employés supérieurs du National-Canadien qui sont venus ici et nous ont communiqué tous les renseignements que nous leur avons demandés. Pour ma part, je veux exprimer combien j'apprécie les services que M. Hungerford et son conseil rendent au Canada. Je me rends compte aussi de la grande responsabilité qui leur incombe. Malgré que nous ne puissions approuver tous leurs programmes, nous apprécions néanmoins leur volonté de servir le Canada dans les positions responsables qu'ils occupent. Je veux en plus dire combien j'estime les capacités du ministre des Transports qui se retire et les connaissances intimes qu'il possède de l'exploitation du National-Canadien et des Lignes aériennes Trans-Canada et la courtoisie qu'il manifeste constamment à l'endroit des députés et des membres du Comité.

Le PRÉSIDENT: Je crois inutile de proposer de nouveau cette motion. Vous l'avez entendue, messieurs.

Le Comité s'ajourne.

SESSION DE 1940

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que le Gouvernement possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX

FASCICULE N° 4

SÉANCE DU MARDI 23 JUILLET 1940

Y compris le rapport à la Chambre

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1940

PROCÈS-VERBAUX

Le 23 juillet 1940.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que le Gouvernement possède, exploite et contrôle se réunit aujourd'hui à huis clos à onze heures du matin, sous la présidence de M. J. P. Howden.

Membres présents: MM. Black, (*Cumberland*), Emmerson, Hanson (*Skeena*), Howden, Howe, Lockhart, McCulloch, Ross (*Middlesex-Est*), Sanderson et Sissons—10.

Le Comité étudie une rédaction de son troisième rapport.

M. Hanson propose, appuyé par M. Sanderson, que le rapport soit adopté tel quel et soumis à la Chambre. Adopté.

M. Ross propose que le Comité s'ajourne et se réunisse à la discrétion du président.

Le secrétaire du Comité,
J. P. DOYLE.

RAPPORT À LA CHAMBRE

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

TROISIÈME RAPPORT

Conformément à l'ordre de renvoi daté du 28 juin 1940, votre Comité a étudié et approuvé les rapports suivants pour l'année terminée le 31 décembre 1939, à savoir:

Rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada;

Rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*;

Rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada;

Rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada;

Rapport annuel de MM. George A. Touche & Co., vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux du Canada; et le

Budget des chemins de fer Nationaux du Canada (avec le poste "Déficit net" diminué, conformément à l'article No 459 du Budget, de \$20,000,000 à \$15,000,000).

Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada:

Les recettes d'exploitation pour 1939 s'élèvent à \$203,820,186, soit une augmentation de \$21,578,463 sur l'année précédente. Cela est dû au plus grand volume de marchandises dont le transport a augmenté progressivement au cours de l'année. Les recettes des messageries indiquent une amélioration de 13.4 p. 100 et celles des postes de 1.4 p. 100, mais les recettes du service des voyageurs et des télégraphes ont légèrement diminué. Les frais d'exploitation ont augmenté de \$6,790,456, ce qui, étant donné les améliorations de trafic et de recettes, est considéré satisfaisant. Le coefficient d'exploitation est le meilleur depuis 1929. Le déficit de caisse des chemins de fer Nationaux du Canada est de \$40,095,518 pour l'exercice, en diminution de \$14,788,007 sur l'exercice précédent.

On annonce que le terminus de Montréal, qui réunira sous le même toit trois des quatre stations du réseau à Montréal, est en bonne voie de construction.

L'industrie du charbon au Canada bénéficiera sensiblement de l'impôt sur les importations et du taux défavorable du change, ce qui déterminera certainement les chemins de fer Nationaux du Canada à acheter de plus grandes quantités de charbon canadien.

Votre Comité est d'avis que tous les remboursements d'obligations devraient être effectués en vue de conserver le change canadien autant que possible.

Canadian National (West Indies) Steamships, Limited:

Cette compagnie a éprouvé une diminution de \$273,049 dans ses recettes d'exploitation, soit 5.56 p. 100, au cours de l'exercice 1939, quoique son bénéfice d'exploitation s'élève à \$623,859. La raison de cette diminution est qu'elle a fait moins de voyages et que son tonnage d'importation a été moins fort. Un boni de guerre s'élevant à 25 p. 100 des salaires a été payé aux équipages.

Les frais d'exploitation ont subi une diminution de \$150,669; par suite également du plus petit nombre de voyages.

Lignes aériennes Trans-Canada:

L'exploitation de cette compagnie au cours de l'exercice 1939 accuse un déficit de \$411,656 qui a été payé par l'Etat. Les recettes d'exploitation s'élèvent à \$2,350,473, dont \$1,632,873, soit environ 70 p. 100, ont été contribués par le ministère des Postes pour le transport du courrier. De nombreuses critiques ont été exprimées à ce sujet, car cela a donné l'impression que les lignes aériennes Trans-Canada étaient subventionnées par le ministère des Postes. La direction a fait remarquer, toutefois, que l'augmentation très sensible qui est en train de se produire dans le volume du courrier et des voyageurs fera diminuer considérablement les frais de transport du courrier.

Un grand motif de contentement résulte du fait que la compagnie a accompli 98.1 p. 100 de voyages réguliers, sur un parcours de 3,125,000 milles, sans accident de voyageurs ou d'employés.

Le service a été considérablement augmenté pendant l'année et le sera encore davantage quand les négociations en cours auront abouti.

La compagnie a établi des écoles d'aviation dans lesquelles elle entraîne le personnel nécessaire à son exploitation présente et future.

Budget des chemins de fer Nationaux du Canada:

Le poste de \$20,000,000, déficit net pour l'année courante, a été critiqué par suite du fait qu'en réalité les recettes des six premiers mois accusent une augmentation qui, si elle continue jusqu'à la fin de l'année, sera dans les environs de \$15,000,000.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages est annexé au présent rapport.

Le tout est respectueusement soumis.

Le président,
J. P. HOWDEN.

Relié par
Harcill's Press Co-operative
Gardenvale

