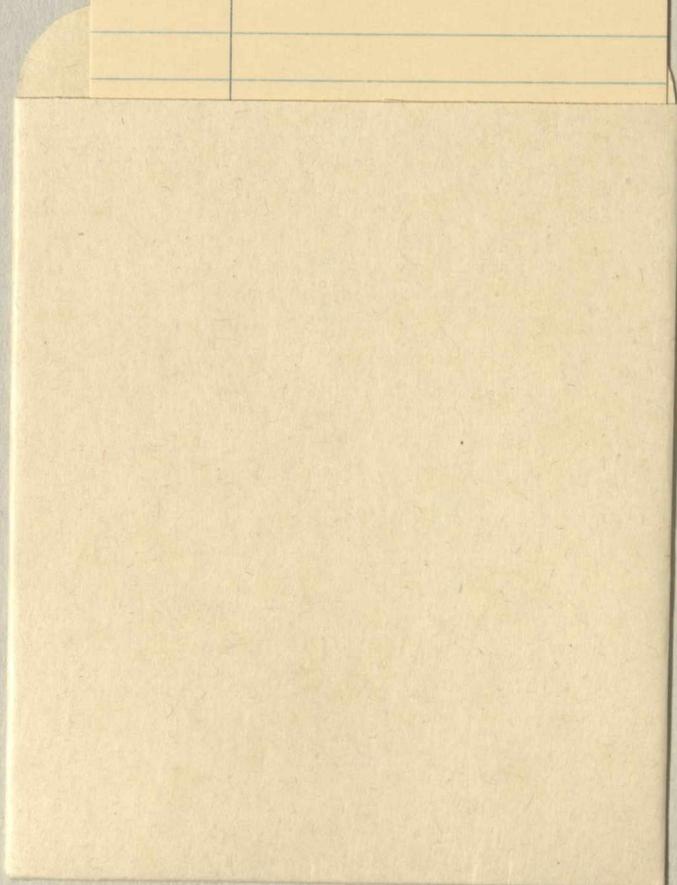


J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. PERM. DES CHEMINS DE
H72 FER ET DE LA MARINE MAR-
1939 CHANDE ...
C44 Procès-verbaux et tém.

A4

DATE

NAME - NOM



SESSION DE 1939
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT
DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE
que le Gouvernement possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES
Fascicule n° 1

SÉANCES DU MERCREDI 5 AVRIL ET
MARDI 18 AVRIL 1939

TÉMOINS:

- M. S. J. Hungerford, président.
- M. S. W. Fairweather, chef du service des recherches et de l'exploitation.
- M. T. H. Cooper, contrôleur.
- M. W. M. Armstrong, directeur adjoint, bureau technique.

MEMBRES DU COMITÉ

Sir EUGÈNE Fiset, *président*, et

Messieurs:

Barber
Bothwell
Cameron
Deachman
Elliott (*Kindersley*)
Emmerson
Ferland
Hanson
Heaps
Howard
Howden

Howe
Kinley
Lockhart
McKinnon (*Kenora-Rainy River*)
Maybank
Parent (*Québec-Ouest et -Sud*)
Ross (*Middlesex-Est*)
Stewart
Vien
Walsh
Young—(23)

JOHN T. DUN,
Secrétaire du Comité.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,

LUNDI, 3 avril 1939.

Il est résolu,—Que l'article 63 du Règlement de la Chambre des communes relatif à l'institution des comités permanents de la Chambre, soit modifié en ajoutant aux comités permanents de la Chambre pour la présente session, un comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle auquel seront déferés les comptes, les prévisions budgétaires et les projets de lois qui auront trait, pendant la présente session, aux chemins de fer Nationaux du Canada, à la *Canadian National (West Indies) Steamships*, aux Lignes aériennes Trans-Canada, pour que le Comité les étudie et fasse rapport à la Chambre; pourvu toutefois, que rien dans la présente motion, ne soit interprété comme restreignant en aucune manière le droit complet de discussion au Comité des subsides; et que ledit Comité se compose de MM. Barber, Bothwell, Deachman, Elliott (*Kindersley*), Emmerson, Ferland, Fiset, (sir Eugène), Fraser, Hanson, Heaps, Howard, Howden, Howe, Kinley, Lockhart, McKinnon (*Kenora-Rainy River*), Maybank, Parent (*Québec-Ouest-et-Sud*), Ross (*Middlesex-Est*), Stewart, Vien, Walsh et Young—(23).

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

VENDREDI, 27 janvier 1939.

Il est ordonné,—Que le Comité des chemins de fer et de la marine marchande soit autorisé à étudier et à examiner toutes les affaires et les questions que lui soumettra la Chambre; à faire rapport, à l'occasion, de ses constatations et opinions; et à envoyer quérir personnes, écrits et documents.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

VENDREDI, 31 mars 1939.

Il est ordonné,—Que le crédit n° 588 des crédits supplémentaires spéciaux pour l'année se terminant le 31 mars 1940, présentés à la Chambre ce jour, soit déferé audit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

MARDI, 4 avril 1939.

Il est ordonné,—Que les prévisions budgétaires du chemin de fer National-Canadien et de la *Canadian National Steamships*, déposées ce jour, et les rapports annuels suivants déposés sur le bureau de la Chambre le 30 mars 1939:

Rapport annuel des chemins de fer Nationaux pour l'année terminée le 31 décembre 1938.

Rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour l'année terminée le 31 décembre 1938.

Rapport annuel des directeurs des Lignes aériennes Trans-Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1938.

Rapport annuel du fonds de garantie en fidéicommiss des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1938.

Rapport de la maison George-A. Touche et compagnie, auditeurs des comptes du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1938.

soient déferés audit Comité, ainsi que les crédits suivants:

442—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, sur les lignes de l'Est des chemins de fer Nationaux du Canada—\$2,000,000;

443—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, pour les chemins de fer autre que ceux du National-Canadien—\$800,000;

454—Avances de capital à la *Canadian National (West Indies) Steamship Limited*—\$20,000;

tirés du budget principal des dépenses pour l'année se terminant le 31 mars 1940 et déposé le 27 janvier 1939; et aussi

588—Compagnie du chemin de fer National-Canadien—\$43,750,000;

589—Terminus et traversier de l'île du Prince-Edouard—\$327,000;

590—Lignes aériennes Trans-Canada—\$488,941;

budget supplémentaire spécial des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1940, et déposé le 31 mars 1939.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

MERCREDI, 5 avril 1939.

Il est ordonné,—Que le nom de M. Cameron soit substitué à celui de M. Fraser sur la liste des membres dudit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

MERCREDI, 5 avril 1939.

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

Il est ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à siéger durant les séances de la Chambre.

Il est ordonné,—Que le quorum dudit Comité soit réduit de 12 à 8 membres.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

RAPPORT À LA CHAMBRE

MERCREDI, 5 avril 1939.

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

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

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

Le tout est respectueusement soumis.

Le président,
EUGÈNE FISET.

PROCÈS-VERBAUX

MERCREDI, 5 avril 1939.

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

Membres présents: MM. Barber, Bothwell, Elliott (*Kindersley*), Emmerson, sir Eugène Fiset, Hanson, Heaps, Howard, Howe, Kinley, McKinnon (*Kenora-Rainy River*), Ross (*Middlesex-Est*), Stewart, Vien.

Sur motion de M. Ross (*Middlesex-Est*):

Résolu,—Que sir Eugène Fiset soit élu président.

Sir Eugène Fiset prend le fauteuil.

Sur motion de M. Ross (*Middlesex-Est*):

Il est résolu,—Que le Comité demande la permission de siéger pendant les séances de la Chambre.

Sur motion de M. Bothwell:

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

Sur motion de M. Howard:

Il est résolu,—Que le Comité propose à la Chambre de réduire le quorum de 12 à 8 membres.

M. Stewart, au nom de M. Walsh, produit trois demandes de renseignements, à savoir:

1. A la page 55 du compte rendu du Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande, du mercredi 27 avril 1938, nous avons une déclaration en réponse à une question posée par moi-même, concernant les détails de l'exploitation des hôtelleries. J'aimerais à faire déposer et insérer au compte rendu de cette année un état semblable couvrant l'année civile 1938.
2. Un état sommaire du revenu, comprenant le compte des profits et pertes de la Canadian National Steamships (côte du Pacifique) pour les années 1937 et 1938, semblable à l'état de l'année 1936, produit au comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande, le 23 mars 1937, et figurant à la page 225 du compte rendu imprimé de cette année-là.
3. Un état indiquant, pour chaque année de 1932 à 1938, inclusivement, les services de marchandises et voyageurs (a) les recettes, (b) les dépenses, (c) la recette nette d'exploitation, (d) le rapport entre les recettes et les dépenses. Aussi la mise de fonds dans les wagons à marchandises et les voitures à voyageurs.

Il est ordonné,—Que ces trois requêtes soient transmises à M. S. J. Hungerford, président, pour qu'il y réponde.

Le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 18 avril à onze heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
JOHN T. DUN.

MARDI, 18 avril 1939.

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

Membres présents: MM. Barber, Bothwell, Cameron, Deachman, Elliott (*Kindersley*), Emmerson, Ferland, Fiset (sir Eugène), Hanson, Howden, Howe, Kinley, Lockhart, McKinnon (*Kenora-Rainy River*), Mayband, Ross (*Middlesex-est*), Stewart, Vien, Walsh, Young—20.

Étaient aussi présents: M. S. J. Hungerford, président; M. S. W. Fairweather, chef des recherches et de l'expansion; M. T. H. Cooper, contrôleur; M. W. M. Armstrong, sous-directeur du Bureau technique des Chemins de fer Nationaux; le colonel V. I. Smart, sous-ministre des Transports.

Le rapport annuel des Chemins de fer Nationaux pour l'année terminée le 31 décembre 1938 est lu par M. W. M. Armstrong, et le Comité commence à l'étudier.

Comme supplément à ce rapport annuel, M. C. W. Fairweather lit un rapport concernant le nouveau terminus de Montréal, sur quoi on l'interroge.

M. S. J. Hungerford et M. T. H. Cooper répondent à quelques questions.

M. Fairweather dépose des réponses aux questions posées par M. Walsh à la première séance du Comité.

Le Comité s'ajourne à une heure de l'après-midi jusqu'à quatre heures le même jour.

Le Comité reprend à quatre heures sous la présidence de sir Eugène Fiset.

Membres présents: MM. Barber, Cameron, Deachman, Elliott (*Kindersley*), Emmerson, Ferland, Fiset (sir Eugène), Hanson, Howden, Howe, Kinley, Lockhart, McKinnon (*Kenora-Rainy-River*), Maybank, Stewart, Vien, Walsh, Young—18.

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

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel de 1938 des Chemins de fer Nationaux.

On donne des explications et l'on discute sur le système de comptabilité concernant la vente des navires, les frais d'entretien des chemins de fer, l'abandon d'embranchements, l'hôtel de Vancouver, les usines de Transcona, les fonds de pension, la mise en commun des trains de voyageurs, le service de factage, le terminus de Montréal.

A six heures du soir, le Comité s'ajourne jusqu'au lendemain à quatre heures de l'après-midi.

Le secrétaire du Comité,
JOHN DUN.

TÉMOIGNAGES

Salle 277, CHAMBRE DES COMMUNES,

MARDI, 18 avril 1939.

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

Le PRÉSIDENT: Messieurs, comme vous le savez, nous avons, à notre dernière séance, réduit notre quorum à huit membres, et comme nous avons maintenant le quorum, je voudrais savoir si les membres du Comité désirent qu'on fasse la lecture de l'ordre de renvoi. C'est un long document; nous le connaissons tous; je ne crois pas nécessaire de le lire.

Quelques hon. MEMBRES: Non.

Le PRÉSIDENT: Alors, nous allons commencer par le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada. M. Armstrong va lire le rapport du président.

M. ARMSTRONG (lisant):

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Montréal, 20 mars 1939.

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

MONSIEUR,

Conformément aux articles 14 et 15 de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, 1936, le Conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice 1938:

RÉSULTAT DE L'EXPLOITATION

	1938	1937	Augmentation ou diminution
Recettes d'exploitation..	\$182,241,722 93	\$198,396,608 61	\$16,154,885 68
Frais d'exploitation..	176,175,311 78	180,788,858 09	4,613,546 31
Recettes nettes d'exploitation..	\$ 6,066,411 15	\$ 17,607,750 52	\$11,541,339 37
Coefficient d'exploitation..	96.67%	91.12%	
Autres revenus nets et profits et pertes..	\$ 9,615,459 68	\$ 9,320,522 24	294,937 44
Revenu net disponible pour les intérêts.. . . .	\$ 3,549,048 53	\$ 8,287,228 28	\$11,836,276 81
Service de la dette due au public..	49,839,022 58	48,888,545 56	950,477 02
Intérêts sur les prêts de l'Etat..	926,124 86	1,744,550 71	818,425 85
Déficit de caisse..	\$ 54,314,195 97	\$ 42,345,867 99	\$11,968,327 98

Recettes d'exploitation

La diminution de l'activité commerciale en générale, ressentie à la fin de 1937 et signalée dans le rapport de cette année, s'est poursuivie pendant la plus grande partie de 1938, et a produit des résultats inévitables sur les recettes des chemins de fer. Ces effets ont été particulièrement sensibles sur les lignes exploitées par la Compagnie aux Etats-Unis, dont les recettes ont diminué de 23 p. 100 contre une diminution de 5 p. 100 sur les lignes du Canada; celles-ci, à leur tour, ont subi le contre-coup de la diminution du trafic international.

Les recettes d'exploitation brutes se sont élevées à \$182,241,723, en diminution de \$16,154,886, ou 8.14 p. 100 par rapport à l'année dernière. Pendant les neuf premiers mois de l'année, la réduction fut de \$15,737,865, et pendant le

dernier trimestre elle fut de \$417,021, ce qui indique la tendance du trafic au cours de l'année. L'augmentation des transports du grain a contribué à enrayer la baisse des recettes pendant le dernier trimestre.

Les recettes du service des marchandises ont diminué de \$14,026,556, soit 9.1 p. 100. Un état du tonnage productif est publié aux pages 24 et 25. Le tonnage du grain a augmenté de 1,446,850 tonnes, soit de 40.5 p. 100. Aucun changement important n'a été apporté, au cours de l'année, au tarif de transport des marchandises au Canada. Aux Etats-Unis, l'*Interstate Commerce Commission* a autorisé une augmentation générale du tarif de transport des marchandises d'environ 7 p. 100, à partir du 28 mars 1938. La Commission des transports du Canada a autorisé la mise en vigueur de ces augmentations en ce qui concerne le trafic international.

Les recettes du service des voyageurs ont diminué de \$847,918, soit 4.5 p. 100. Au Canada, le tarif des excursions à bas prix a été augmenté de 25 p. 100 pendant l'année; et aux Etats-Unis, le tarif des wagons de voyageurs a été porté de 2 c. à 2.5 c. par mille dans le territoire de l'est, ce dernier changement influençant aussi certains tarifs canadiens.

Les recettes des messageries ont diminué de \$535,280, soit 5.7 p. 100; les recettes des télégraphes commerciaux ont diminué de \$411,981, soit 8.4 p. 100; les recettes d'aiguillage ont diminué de \$432,562, soit 17.6 p. 100.

Frais d'exploitation

Ils se sont élevés au cours de l'année à \$176,175,312. Cela représente une diminution de \$4,613,546, soit 2.55 p. 100 par rapport à 1937. On trouvera le sommaire à la page 14 et les détails aux pages 15, 16 et 17.

La diminution des frais a été réalisée malgré l'augmentation des salaires due au rétablissement des salaires de base au Canada et à l'augmentation des salaires aux Etats-Unis, dont on a parlé dans le rapport de 1937. Ces augmentations de salaires ont augmenté les dépenses de \$6,082,000 par rapport à celles de 1937. Un autre élément qui se reflète dans les dépenses est l'augmentation du prix des matériaux, qui a atteint \$900,000. Si l'on met ces postes à part, les frais d'exploitation ont diminué de \$11,600,000 par rapport à l'année précédente. Ce résultat a été obtenu en appliquant le principe de maintenir les dépenses au minimum compatible avec l'efficacité de l'exploitation et des services nécessaires.

Pendant le premier trimestre de l'année, les ateliers de locomotives et de wagons ont fonctionné sur une base assurant une réserve convenable de matériel pour répondre à une augmentation éventuelle des besoins de transports, en particulier pour le grain de l'ouest. Par la suite, et en corrélation avec le déclin qui s'est produit dans le trafic de l'Est et dans le trafic international, l'entretien des réserves de matériel sur tout le réseau a été réduit d'environ 25 p. 100.

Bien que les frais d'entretien aient été maintenus au minimum, la propriété et le matériel sont en bon état, en tenant compte du volume d'affaires.

Autres revenus nets et profits et pertes

Les comptes groupés sous ce titre ont augmenté de \$294,937 par rapport à 1937.

Les impôts se sont élevés à \$6,946,873, contre \$6,697,242 en 1937. Ces chiffres ne tiennent pas compte de la taxe de vente acquittée lors de l'achat de matériaux et qui a coûté au réseau \$3,150,000, contre \$4,200,000 en 1937.

Les recettes des hôtels ont augmenté de \$98,875 par rapport à 1937, et après paiement des frais d'exploitation et des impôts, les hôtels ont laissé un revenu net d'exploitation de \$226,014, soit \$25,927 de plus qu'en 1937.

Les frais de loyer du matériel ont diminué de \$575,000.

La perte subie sur la vente du navire *Prince Henry*, applicable à la durée de service du bateau mais imputable au revenu de 1938 s'est élevée à \$668,195.

Les frais de change ont atteint \$493,000 de plus qu'en 1937.

Intérêt

Le service de la dette consolidée due au public a exigé \$49,839,023 en 1938, contre \$48,888,546 en 1937, soit une augmentation de \$950,477.

L'intérêt payé à l'Etat par le réseau sur des prêts temporaires de capital est élevé à \$926,125, contre \$1,744,551 en 1937, soit une diminution de \$818,426.

Ce changement traduit la mise en vigueur, au cours de l'année, de la politique ayant pour but le remboursement, à l'aide d'émissions publiques, des prêts temporaires de capital consenti par l'Etat.

Déficit de caisse

Les recettes nettes d'exploitation, pour l'année 1938, se sont élevées à \$6,066,411, en diminution de \$11,541,339 sur l'année précédente. Après paiement de tous les autres frais, à l'exception de ceux qui sont inscrits au poste "Part de propriétaire" en vertu des dispositions de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada 1937, ainsi qu'il est indiqué à la page 12, le déficit s'établit à \$54,314,196, contre \$42,345,868 en 1937.

IMMOBILISATIONS

Les dépenses nettes du compte d'immobilisation pour 1938 se sont élevées à \$10,798,792, ainsi réparties:

Matériel roulant acheté ou construit.....	\$11,233,216
Transformation de wagons et de voitures de voyageurs.....	837,062
Climatisation des voitures.....	761,659
Embranchement Senneterre-Rouyn.....	2,064,924
Hôtel Vancouver.....	963,149
Additions et améliorations, moins les réformes.....	2,734,764
Matériel réformé—Crédit.....	7,795,982
	<hr/>
	\$10,798,792

L'embranchement Senneterre-Rouyn, autorisé par le chapitre 26, 1936, fut officiellement ouvert à l'exploitation le 3 décembre 1938. On espère que l'inauguration d'une voie de transport ferroviaire desservant cette région riche en minéraux contribuera à accélérer son développement. Comme le fait ressortir le tableau ci-dessus, on a dépensé pour cela dans l'année \$2,064,924; le coût total s'élevait, au 31 décembre 1938, à \$5,315,134.

On a acheté ou construit au cours de l'année les quantités suivantes de matériel roulant: 8 locomotives, 2,310 wagons à marchandises; 25 fourgons à charbon; 61 fourgons à bagages; 6 wagons-restaurants; 5 fourgons-poste; 1 wagon-lit-buffet; 26 charrues à neige, et 11 wagons divers.

Le matériel suivant a été réformé au cours de l'année: 50 locomotives; 5,383 wagons de fret; 8 wagons de voyageurs et 300 unités diverses du matériel de service. Le coût de ce matériel, moins les frais de récupération (et moins la dépréciation sur le matériel appartenant aux réseaux américains) a été imputé aux frais d'exploitation.

Pendant l'année 1938, 148 voitures climatisées ont été mises en service, ce qui a porté à 401 le nombre total de ces voitures en service au 31 décembre 1938. Le programme de 1939 prévoit l'addition de 92 autres voitures climatisées. En outre, la Compagnie Pullman exploite 52 voitures climatisées sur le réseau du National-Canadien.

FINANCE

Rachat d'obligations

Le coût des remboursements d'obligations, y compris les paiements au fonds d'amortissement et au trust du matériel, s'élève à \$9,035,265, payés sur les prêts temporaires faits par l'Etat.

Nouvelles émissions

En vertu du *Canadian National Railways Refunding Act, 1935*, et du *Financing and Guarantee Act, 1937*, une émission d'obligations des chemins de fer Nationaux du Canada, garanties par l'Etat, a été faite à la date du 15 décembre 1937 et du 15 janvier 1938. Elle a servi au paiement de prêts temporaires faits par l'Etat, pour conversions, de 1932 à 1937. En janvier 1938, toute l'émission était vendue. Elle comprenait:

\$20,000,000, obligations 2 p. 100 de quatre ans, à dater du 15 janvier 1938; vendues à 99 p. 100 au coût annuel pour le réseau de 2.26 p. 100.

\$30,000,000, obligations 3 p. 100 de treize ans, à dater du 15 décembre 1937; vendues à 96.25 p. 100, au coût annuel pour le réseau de 3.36 p. 100.

Une émission de \$7,600,000 *Canadian National Railway* 2½ p. 100 *Equipment Trust Certificates*, série "P" 1938, a été faite pour pourvoir au paiement partiel des achats de nouveau matériel, achats qui s'élèvent à plus de \$10,000,000. Les certificats, à échéance en série et quinze paiements annuels, ont été vendus à 97.81 p. 100 en moyenne, au coût annuel pour le réseau de 3.08 p. 100.

Loi de remboursement 1938

En vertu de la Loi de remboursement pour les Chemins de fer Nationaux du Canada, 1938, des prêts temporaires ont été consentis par l'Etat pour le remboursement des émissions suivantes:

Rail & River Coal Company, 5%, premières obligations hypothécaires, échéance, 1er avril 1938.	\$ 916,000
Canadian National Railway Company, 3%, obligations annuelles, échéance, 1er mai 1938.	13,400,000
Canadian Northern Ontario Railway Co., 3½%, obligations, compte de capital, échéance, 30 juin 1938.	6,725,485
	<hr/>
	\$21,041,485

Ces prêts temporaires ont été remboursés à l'Etat sur le produit d'une émission d'obligations 2¼% et 3% datée du 15 janvier 1939.

GÉNÉRALITÉS

Lois de pension et garanties sociales

Le nombre total des pensionnés en vertu des diverses lois de pension en vigueur sur le réseau était de 6,913 au 31 décembre 1938, contre 6,287 au 31 décembre 1937. Au cours de l'année, 991 employés ont été mis à leur pension, et 365 pensionnés sont décédés. Le coût total des pensions données par le réseau en vertu des diverses lois en vigueur a été de \$4,159,798, contre \$3,993,734 en 1937.

En vertu des lois *United States Railroad Retirement Act* et *Carriers' Taxing Act*, la taxe payable pour les opérations du réseau aux Etats-Unis (égale à 2¾% de l'indemnité au personnel) s'est élevée à \$461,000 en 1938, contre \$515,000 en 1937.

Le montant payé par le National-Canadien en vertu des lois américaines (lois fédérales et lois des Etats) sur l'assurance contre le chômage et la retraite des employés âgés, autres que celles comprises dans le *Railroad Retirement Plan*, a été de \$595,000 en 1938, contre \$459,000 en 1937.

Lignes aériennes Trans-Canada

Pendant l'année, le réseau a été appelé à verser 47 p. 100 (soit \$2,350,000) des \$5,000,000 de capital-actions des *Trans-Canada Air Lines*. Au 31 décembre 1938, le montant souscrit était de \$3,200,000.

Contribution à la lutte contre le chômage

En vertu du programme de travaux de secours au chômage du gouvernement fédéral, qui prévoyait entre autres choses des travaux de protection aux passages

à niveau et d'autres travaux ferroviaires retardés par la situation actuelle, la Compagnie a entrepris un certain nombre de travaux dont l'Etat fédéral assume le coût en tout ou en partie. Les plus importants sont la construction de passages inférieurs à Montréal, Saint-Hyacinthe et Toronto, d'un pont suspendu à Prince-Albert et d'une nouvelle gare à Saskatoon.

Service de camionnage

A partir du 1er février 1938, la compagnie a commencé l'exploitation de ses propres services de transport de fret par camion à Montréal et à Saint-Hyacinthe, dans la province de Québec, à Brantford, Guelph et London en Ontario. Ces services étaient exploités auparavant par des entrepreneurs particuliers. La clientèle a bien accueilli ce changement, qui a permis des économies.

Terminus de Montréal

Au cours de l'année, on a étudié le projet de terminus à Montréal, dont les travaux étaient suspendus depuis quelques années.

En procédant à cette étude, les administrateurs ont pris en considération les éléments suivants:

- (a) La nécessité d'une coordination rationnelle des terminus de voyageurs et de marchandises du National-Canadien pour l'avantage du service et de l'économie.
- (b) Le mauvais effet, financier et autre, sur les opérations de la compagnie, du maintien en usage de terminus surannés et non coordonnés hérités des compagnies précédentes.
- (c) Le vieux problème des passages à niveau à Montréal.
- (d) Les effets sur l'expansion industrielle et la croissance de la ville.
- (e) L'établissement d'un service de banlieue satisfaisant entre les centres de la rive sud et le centre de la ville.
- (f) La somme d'argent déjà placée dans la propriété inutilisée.
- (g) Les progrès nécessaires, compte tenu de la situation et des besoins actuels et futurs, y compris, si on en décide l'adoption, un terminus en commun.
- (h) La parfaite convenance de l'emplacement de la gare centrale comme terminus en commun, démontrée par une étude complète des ingénieurs de la Compagnie, ainsi que par l'étude particulière et indépendante faite par sir Frederick Palmer, I.C.M. Ins., I.C., M.Am. Soc., sur les instructions du gouvernement fédéral.

En conséquence, les administrateurs ont décidé que la Compagnie poursuivrait l'achèvement du terminus, par stades, à mesure que la situation le permettra, en utilisant toutes les occasions qui peuvent se présenter de temps à autre d'accomplir des travaux susceptibles de concourir à l'achèvement de l'ensemble.

Le gouvernement fédéral a reconnu l'importance de ce projet comme moyen d'alléger le chômage, et il a attribué à ces travaux une partie des fonds votés par le Parlement dans les crédits de construction et de restauration. On a demandé des soumissions, et accordé des contrats pour certaines parties de l'entreprise. La poursuite des travaux dépend de l'aide qui sera donnée à l'exécution du projet, considérée comme une mesure remédiant au chômage dans la proportion de la main-d'œuvre employée.

Coopération

Afin de stimuler la collaboration entre les deux réseaux du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, un nouveau comité, appelé le comité mixte des vice-présidents, a été constitué cette année. Il est composé de MM. N. B. Walton, R. C. Vaughan et Alister Fraser pour le National-Canadien, et de MM. D. C. Coleman, George Stephen et H. J. Humphrey pour le Pacifique-Canadien.

La section du National-Canadien du comité a proposé de nouvelles mesures de coopération, entre autres la mise en commun de tous les trains de voyageurs qui se font concurrence dans le pays.

Il a été convenu d'abandonner les lignes de chemins de fer suivantes, sous réserve de l'approbation de la Commission des transports:

De	A	Province	Réseau	Parcours
Arnprior.	Eganville.	Ontario.	National-Canadien.	37.91
Portage-La-Prairie	Delta.	Manitoba.	National-Canadien.	14.53
Oakland.	Cawdor	Manitoba.	National-Canadien.	11.55
Muir.	Gladstone.	Manitoba.	National-Canadien.	10.30
McGregor.	Varco.	Manitoba.	Pacifique-Canadien.	54.41
Hallboro.	Beulah.	Manitoba.	National-Canadien.	75.19
Hamiota.	Miniota.	Manitoba.	Pacifique-Canadien.	19.80
Trelle.	Morinville.	Alberta.	National-Canadien.	12.21
Carbondale.	Egremont.	Alberta.	N. A. Rys.	29.76

En ce qui concerne les 637 milles dont l'abandon avait été approuvé antérieurement, les deux réseaux se sont employés à la préparation des accords nécessaires. Dans le cas de la ligne du National-Canadien de Middleton à Bridgetown en Nouvelle-Ecosse et de la ligne du Pacifique-Canadien de Linwod à Listowel en Ontario, pour lesquelles les accords ont été conclus, la demande d'autorisation de l'abandon a été adressée à la Commission des transports, mais celle-ci n'a pas encore rendu sa décision.

Hôtel Vancouver

L'accord en vue de l'exploitation en commun du nouvel hôtel du National-Canadien à Vancouver a été conclu le 28 juillet 1938. La formation en corporation de la *Vancouver Hotel Company Limited* a été faite le 4 octobre 1938, avec un capital-actions autorisé de \$500,000, réparti en parts égales entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien. La date d'ouverture du nouvel hôtel, qui s'appellera l'Hôtel Vancouver, a été fixée au 25 mai 1939.

Abandon de lignes

Afin de réaliser des économies dans l'exploitation dans la mesure où elles sont compatibles avec l'efficacité du service offert au public, on a continué d'envisager l'abandon de lignes de faible trafic. Au cours de l'année 1938, on a reçu de la Commission des transports l'autorisation d'abandonner les lignes suivantes:

De	A	Province	Parcours
Dombourg.	St-Marc.	Québec.	22.25
La Jemerais.	Mont Mills.	Québec.	6.04
Farnham.	Frelighsburg.	Québec.	17.90
Twin City Junction.	Mackies.	Ontario.	35.40
James Bay Junction.	Otter Lake.	Ontario.	2.86

En outre, on a reçu de l'*Interstate Commerce Commission* l'autorisation d'abandonner 25.76 milles de Cambridge Junction à Essex Junction, dans l'Etat du Vermont, faisant partie du chemin de fer Central Vermont.

Prévisions générales

La diminution des recettes ferroviaires en 1938 marque le premier recul dans le rétablissement, lent mais régulier, qui se poursuivait depuis 1933.

La situation en 1938 ne fut pas particulière au Canada. Aux Etats-Unis les chemins de fer eurent une des plus mauvaises années de leur histoire. En Grande-Bretagne le fléchissement des recettes ferroviaires causa beaucoup d'inquiétude à l'administration des voies ferrées de ce pays et fit le sujet d'un appel au ministre britannique des Transports, surtout au point de vue de la nécessité de l'égalité quant à la concurrence dans le domaine du transport.

Bien que le déclin des recettes en 1938 résultait de la persistance de la crise générale ayant débuté dans la dernière partie de 1937, les perspectives pour 1939 sont plus favorables vu qu'il y a indice que l'amélioration des conditions des derniers mois de 1938 se maintiendra. Les chemins de fer Nationaux du Canada se ressentiront aussi de l'amélioration actuelle aux Etats-Unis.

NÉCROLOGIE

Je regrette vivement d'avoir à signaler les décès suivants au cours de 1938: l'honorable C. P. Fulletron, K.C., ancien président du conseil de régie est mort le 5 octobre 1938; M. D. B. Hanna, premier président des chemins de fer Nationaux du Canada est mort le 1er décembre 1938.

J'exprime ma reconnaissance aux employés de leurs services loyaux et efficaces et je remercie le public de l'encouragement qu'il a donné aux chemins de fer Nationaux du Canada au cours de 1938.

Pour le conseil d'administration,

Le président,

S. J. HUNGERFORD.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avant d'aborder la discussion du rapport, la direction a préparé un exposé spécial au sujet de la tête de ligne de Montréal qu'elle veut insérer au compte rendu. J'aimerais entendre la lecture de ce rapport avant de commencer nos délibérations. M. Fairweather va nous le soumettre.

M. S. W. FAIRWEATHER: Monsieur le président et messieurs, ce mémoire est une étude plus détaillée concernant les têtes de ligne de Montréal comprise dans le rapport annuel. Il entre dans de nombreux détails, mais ces derniers sont indispensables à l'étude de la situation. Je vais vous lire l'exposé:

ÉNONCÉ DE LA SITUATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA CONCERNANT LES TÊTES DE LIGNE DE MONTRÉAL

Après une étude attentive de tous les facteurs, le conseil de régie des chemins de fer Nationaux du Canada a décidé de reprendre les travaux du projet de Montréal concernant les chemins de fer, mais d'après un plan modifié. L'étude faite a révélé que bien que les épargnes réalisées sur le trafic-voyageurs ne donneraient pas sur-le-champ des bénéfices suffisants sur la mise de fonds, la séparation des termini des trains à voyageurs et des pares à wagons permettrait de prévoir des facilités de manutention des marchandises, qui justifieraient les dépenses qu'elles entraîneraient. Il fallait y ajouter la nécessité pratique de faire face à une situation aggravée du fait de quatre termini à voyageurs pour un seul réseau, dirigés et exploités presque indépendamment les uns des autres, au service et à la commodité du public, aux passages à niveau et aux difficultés de l'encombrement, à l'avenir de la ville, à l'augmentation de la circulation et à d'autres considérations accessoires importantes.

Il ne peut y avoir de doute sur la nécessité d'entreprendre ces travaux à bref délai. En les entreprenant maintenant on a pu réaliser des économies de près de 40 p. 100 dans leur coût, ces travaux devant être défrayés comme entreprise de chômage non imputable à la compagnie.

Les facteurs étudiés par le conseil d'administration étaient les suivants:

(A) Nécessité d'une coordination rationnelle des têtes de ligne à voyageurs et à marchandises des chemins de fer Nationaux du Canada pour des motifs d'efficience et d'économie.

(B) Effet défavorable, aux points de vue financier et autre, sur l'exploitation par la compagnie de l'utilisation et de l'entretien continuel de facilités de têtes de ligne délabrées et non coordonnées obtenues des compagnies précédentes.

(C) Problème des passages à niveau qui existe depuis longtemps à Montréal.

(D) Effet sur le développement et la croissance de la ville, aux points de vue industriel et autre.

(E) Etablissement d'un service suburbain satisfaisant entre les collectivités de la rive sud et le centre de la ville.

(F) Mise de fonds déjà placée dans des propriétés qui ne servent à rien.

(G) Développements nécessaires à la lumière des conditions et des besoins actuels aussi bien que des besoins futurs, y compris éventuellement, si on s'y décidait, une gare commune.

(H) Convenance hors pair de l'emplacement de la gare centrale à une tête de ligne commune démontrée par une étude approfondie de la situation faite par les ingénieurs de la compagnie, aussi bien que par une étude indépendante spéciale de sir Frederick Palmer, *M. Inst. C.E., M. Am. Soc. C.E.*, retenu par l'Etat à cette fin.

Résumé de l'étude de chacun de ces facteurs:

(A) *Nécessité d'une coordination rationnelle des têtes de ligne à voyageurs et à marchandise des chemins de fer Nationaux du Canada pour des motifs d'efficience et d'économie.*

Les facilités de têtes de ligne des chemins de fer Nationaux du Canada sur l'île de Montréal comprennent celles de l'ancien Grand-Tronc et du Canadien-Nord. Ces facilités n'ont pas été accrues non plus que modifiées sauf dans quelques détails depuis la constitution en corporation de la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada en 1919. Ni le Grand-Tronc ni le Canadien-Nord n'estimaient que leurs facilités de têtes de ligne suffisaient à leur commerce, et chacun de ces chemins de fer avait à l'étude, ou en voie d'exécution, des projets d'expansion des têtes de ligne, quand ils furent étatisés. La coordination rationnelle des têtes de ligne à voyageurs et à marchandises pour des motifs d'efficience et d'économie ne s'est pas effectuée.

Les facilités de têtes de ligne dont il s'agit, comprennent diverses lignes de chemin de fer qui convergent vers Montréal, ainsi que les facilités à marchandises et à voyageurs qui comprennent des gares, des parcs à wagons, du matériel pour le nettoyage et le ravitaillement des trains de voyageurs, des parcs à wagons de marchandises pour la formation des trains de marchandises, la formation de trains, la classification de wagons pour fins d'aiguillage aux industries, des remises et des ateliers de réparation de wagons, des rotondes à locomotives et des hangars à marchandises pour la manutention des expéditions en chargements partiels de wagon arrivant et partant, aussi bien que des voies doubles et de nombreuses autres facilités nécessaires dans une tête de ligne compliquée d'une grande ville.

Maintenant, messieurs, nous avons à notre disposition une carte indiquant la situation générale à Montréal et je vais demander à M. Armstrong de repasser brièvement la situation qui y existe et, avec la baguette, de nous indiquer exactement où le problème du terminus de Montréal se pose. D'abord, vous remarquerez que l'entrée des Chemins de fer Nationaux du Canada à Montréal se fait par des lignes convergeant à l'extrémité du pont Victoria. Ce sont les lignes principales des Provinces maritimes, de Boston et New-York, et une ligne desservant le secteur compris entre le fleuve Saint-Laurent et le Richelieu. A l'ouest, il y a la ligne principale du National-Canadien qui entre dans l'île à Sainte-Anne. C'est la ligne rouge.

M. YOUNG: Que représente la ligne violette?

M. FAIRWEATHER: C'est le chemin de fer Canadien du Pacifique. Puis, au nord de l'île, vous voyez deux lignes qui traversent la rivière des Prairies: la ligne des Laurentides du National-Canadien, avec embranchement pour Hawkesbury et Ottawa. L'autre ligne traverse la rivière au Bout-de-l'Île et pénètre dans la ville par son extrémité est. Puis, il y a la ligne électrique qui traverse le pont

Victoria et dessert le territoire sub-urbain et urbain de la rive sud du Saint-Laurent et dont le terminus est au pied de la rue McGill.

M. YOUNG: Quelle ligne était-ce à l'origine?

M. FAIRWEATHER: Le *Montreal & Southern Counties Railway*. Or, ce qui frappe lorsqu'on examine ces lignes, c'est qu'elles s'approchent de la ville de tous les points cardinaux,—nord, sud, est et ouest— et, ce qui est également remarquable, c'est qu'une fois rendues en ville, elles ne sont pas coordonnées. Je demanderai à M. Armstrong de nous indiquer la gare Bonaventure sur la carte; et la gare Moreau; les terminus du tunnel et de la rue McGill. Chacune de ces gares du district métropolitain est indépendante des autres et doit être desservie comme unité séparée. Elles constituent, en même temps que le service de marchandises qui va de pair avec celui des voyageurs, le problème du terminus du National-Canadien à Montréal.

Au sujet des gares à marchandises, je puis vous indiquer qu'il en existe une à la Pointe Saint-Charles, une autre à Turcot et une troisième à la Longue-Pointe. Les deux premières sont réunies par la ligne principale du National-Canadien, mais ni l'une ni l'autre ne peut suffire au trafic qui y est transigé. Celui de la Longue-Pointe, à l'est de la ville, n'est nullement réuni, par les lignes du National-Canadien, aux facilités de l'ouest de la ville, à moins qu'on ne remonte jusqu'à Joliette pour revenir en ville par l'autre voie, distance de 108 milles. A titre de mesure temporaire, et depuis plusieurs années déjà, le National-Canadien communique avec sa gare de l'est par le chemin de fer du havre, et cette méthode est raisonnablement satisfaisante, mais dans les périodes de circulation intense où le havre est actif, les communications ne se font pas avantageusement.

Ce court exposé au sujet de la carte vous donnera une idée de ce que comporte le problème du terminus de Montréal, à savoir, la coordination de quatre services de voyageurs indépendants et l'adaptation et l'amélioration du service des marchandises de manière à utiliser les facilités hérités de nos prédécesseurs pour en constituer une seule unité qu'on pourra exploiter efficacement comme tout.

Suit un tableau des éléments constitutifs du terminus du National-Canadien à l'heure actuelle:

LIGNES DE CHEMIN DE FER CONVERGEANT VERS MONTRÉAL

Sud du fleuve Saint-Laurent	
Subdivision	Route de
Rouses-Point et Massena	Saint-Jean, P.Q., New-York, Boston, Massena.
Saint-Hyacinthe	Provinces Maritimes, Sherbrooke, Québec, Portland, Maine.
Sorel	Sorel, Saint-Grégoire
M. & S.C. Ry.	Saint-Césaire, Granby
M. & S.C. Ry.	Saint-Lambert, Montréal-Sud
Nord du fleuve Saint-Laurent	Route du
Subdivision	Ottawa, Toronto et endroits plus à l'ouest
Cornwall	Laurentides, Hawkesbury, Ottawa
Mont-Royal	Québec, Lac Saint-Jean, Noranda, etc.
L'Assomption	Parcs à wagons de voyageurs
Gares à voyageurs	Saint-Henri
Bonaventure (terminus)	Longue-Pointe
Terminus du tunnel	Saint-Lambert (M. & S.C.)
Rue Moreau (Ste-Catherine E. (terminus)	Terminus du tunnel
Rue McGill (M. & S.C. (terminus)	
Saint-Henri	
Pointe-Saint-Charles	
Hangars à marchandises	Gares à marchandises
Bonaventure	Turcot
Terminus de la rue Guy (fruits)	Pointe-Saint-Charles
Saint-Henri	Longue-Pointe
Rue Moreau	Southwark (inusité)
Pointe-Saint-Charles	
Côte Saint-Paul	

Garages de locomotives
 Turcot
 Longue-Pointe
 Val Royal (usine électrique)
 Saint-Lambert (remise à wagons du M. & S.C.)

Principales voies industrielles
 Rue Charlebois (Bonaventure)
 Côte Saint-Paul
 Gilmour (Saint-Henri)
 Rue McGill

Parcs (avenue Atwater)
 Rue Moreau
 Cartierville

Il existe de nombreux autres endroits où on charge et décharge la marchandise sur des voies industrielles du National-Canadien.

Ce tableau donne quelque indication de la nature disjointe des terminus à Montréal, facile à expliquer par l'histoire des compagnies constituantes. Il est évident que si les terminus de Montréal s'étaient développés comme une seule unité, cette condition ne se serait pas développée. Pour réaliser en son entier la nature disparate des services il faut considérer la disposition du terminus dans ses détails. On se rendra compte que les services du nord de la ville, réunis à la gare de la rue Lagachetière par le tunnel qui perce le Mont-Royal, ne communiquent avec les services de l'extrémité ouest de la ville que par une voie simple.

C'est une voie connue sous le nom de chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier, Maisonneuve. Elle sert au transport des marchandises et est précieuse, mais ce n'est qu'une voie simple, sujette à congestion.

Les facilités de l'est de la ville n'ont pas de terminus commun avec celles du nord ou de l'ouest. Ce n'est qu'entre le sud et l'ouest qu'il existe des voies de raccordement et, même dans cette partie, le *Montreal & Southern Counties Railway* demeure isolé des autres lignes.

Cette condition oblige effectivement à diriger trois entreprises de chemin de fer à vapeur et une de transport électrique; le public voyageur s'en rend d'ailleurs facilement compte, car tout le monde sait que les gares Bonaventure, Lagachetière, Moreau et McGill sont aussi distinctes que s'il s'agissait de gares d'autant de chemins de fer différents.

Une condition semblable, moins évidente aux yeux du public voyageur, existe quant au trafic-marchandises et constitue, au point de vue de l'administration des chemins de fer, un embarras encore plus grand. La nature disparate des facilités engendre le double emploi et nuit au trafic entrant à Montréal ou en sortant des diverses lignes qui s'y rendent. Il est vrai qu'une entente existe en vertu de laquelle le Conseil des ports nationaux transporte les voitures destinées aux propriétés du National-Canadien, situées dans l'est de la ville ou en provenant, mais cette entente a causé des retards considérables pendant la saison de navigation, alors que le matériel du havre a presque tout le trafic dont il peut s'occuper. Bien que la compagnie puisse continuer son exploitation en dépit du manque d'union entre ses services, il est tout naturel qu'elle en envisage la coordination future en une certaine unité basée sur le sens commun. Des économies seraient ainsi réalisées et il se produirait une amélioration générale résultant de l'efficacité accrue de l'exploitation du terminus.

(B) *Effets fâcheux, aux points de vue financier et autres, de l'exploitation de la compagnie, de l'utilisation et de l'entretien des services de terminus surannés et disjointes des compagnies constituantes.*

Les embarras d'exploitation qui sont dus à la nature disjointe des services de terminus ont évidemment un effet fâcheux sur les activités de la compagnie, non seulement à cause du coût actuel élevé du déplacement des marchandises, mais aussi à cause de l'influence que ces services anciens et disjointes exercent sur la possibilité pour la compagnie de se procurer les contrats en perspective. Certains services souffrent non seule-

ment du fait qu'ils sont disjoints, mais aussi de leur état de vétusté. Cela saute aux yeux du public à la gare Bonaventure, la principale de Montréal, qui n'est à l'honneur ni de la compagnie, ni de la ville. L'exploitation continue d'une gare à voyageurs si incommode et si vétuste a sans doute quelquel effet sur le nombre de voyageurs transportés par la compagnie.

Le parc de wagons est inhérent au terminus des services de voyageurs et fait partie intégrante de son exploitation et, au point de vue du coût, de l'exploitation, la gare et le parc doivent constituer un tout complet. Le parc à wagons de la gare Bonaventure est situé à Saint-Henri. Il est suranné, mais, vu l'exiguïté, il est impossible d'en moderniser les services en cet endroit.

C'est à Turcot que les facilités principales de manutention des marchandises sont situées; il y existe une gare pour le stationnement des trains à marchandises et le classement. Cette gare, bien qu'admirablement située, ne possède pas l'étendue et n'est pas d'un caractère qui permette d'y poursuivre toute l'exploitation et, afin de la compléter, il faut mettre à contribution des gares encore plus vieilles, à la Pointe-Saint-Charles. Ceci exige des manœuvres d'aiguillage et des déplacements qui ne seraient pas nécessaires si les facilités étaient adéquates à Turcot. Une étude soignée de la situation a démontré la possibilité de réaliser des économies en remaniant la gare de Turcot. Afin d'obtenir l'espace nécessaire à cette amélioration et cet agrandissement, il faudrait utiliser le terrain adjacent maintenant occupé par le parc à wagons de Saint-Henri.

Un des caractères surannés des services de terminus hérité du Grand-Tronc, c'est que les services de marchandises et de voyageurs y sont combinés, alors qu'à Montréal, pour obtenir la plus grande efficacité dans l'exploitation, il faudrait, dans la région du terminus, séparer autant que possible les services de marchandises et de voyageurs. Le district de la gare Bonaventure comporte à la fois, les services principaux de voyageurs et de manutention de la marchandise sans oublier que c'est le terminus des services de transport des fruits, des denrées et d'autres industries. Cette condition engendre des difficultés dans la direction des deux genres de trafics si on désire éviter de nuire à l'un et à l'autre des modes de transport et, tant que les conditions seront les mêmes, il est impossible, pour le chemin de fer, de moderniser ses services de marchandises ou de voyageurs dans ce district à cause du manque d'espace. Dû à la concurrence du transport routier, le service des hangars à marchandises des chemins de fer prennent plus d'importance et doivent répondre aux besoins de commodité, d'accessibilité et de frais de revient peu élevés.

Les effets fâcheux de services surannés et disjoints ne se limitent pas aux frais élevés d'exploitation, mais ils affectent le domaine beaucoup plus vaste du transport en perspective et de la possibilité, pour le chemin de fer, d'inviter les industries à s'établir sur ses lignes. Le chemin de fer doit prévoir les développements futurs et être en mesure d'offrir à l'industrie en perspective un service prompt et efficace, ce qu'il ne peut faire à moins que les services de son terminus soient modernes et coordonnés.

(C) *Vieux problème des passages à niveau à Montréal.*

Si les chemins de fer doivent donner à une ville un service de marchandises et de voyageurs approprié, il faut que leurs lignes pénètrent jusqu'au centre de la ville et possèdent des lignes desservant les quartiers industriels. Les services du National-Canadien à Montréal ne font pas exception à cette règle. Les compagnies constituantes du National-Canadien devaient toutes faire face à un problème sérieux de passages à niveau. En 1912, à la suite d'une étude et de témoignages prolongés, la Commission des chemins de fer rendit une décision *orale* en vertu de laquelle le Grand-

Trone devait construire des croisements élevés au coût estimatif de 20 millions de dollars, aux prix d'aujourd'hui. La guerre retarda la mise en marche de ce plan. Un problème semblable se présentait dans l'est de la ville pour le *Canadien-Nord*. Le soulèvement de l'opinion publique rendit ce problème de nouveau aigu au printemps de 1927 et, à la suite d'un ordre de la Commission des chemins de fer, on demanda au National-Canadien de préparer un plan destiné à résoudre ce problème. On découvrit qu'il y avait 63 passages à niveau du National-Canadien dans le district du terminus de Montréal. Le plan du terminus central soumis à la Commission par le National-Canadien à l'automne de 1927 comportait la solution de ce problème. Après y avoir consacré \$16,651,000, on suspendit les travaux en 1931 à cause de la crise économique et on ne les reprit que ces derniers mois. Depuis 1927, on a éliminé 17 passages à niveau, soit comme faisant partie des travaux de construction du terminus avant qu'ils ne soient suspendus ou comme travaux de soulagement du chômage depuis cette date. Il reste donc 46 passages à niveau, dont quelques-uns intersectent certaines rues importantes. Il est évident que le problème créé par les passages à niveau qui existent encore doit être envisagé par la ville et le chemin de fer et qu'on doit mettre à exécution, à mesure que les conditions financières le permettront, un plan destiné à le résoudre graduellement.

(D) *Effets sur le développement et l'avancement de la ville aux points de vue industriel et autres.*

L'effet de la construction du terminus sur l'avancement de la ville de Montréal concerne intimement l'élimination des passages à niveau, l'établissement d'une gare à voyageurs moderne et bien située, l'amélioration des rues du district congestionné de la ville et, surtout, l'établissement d'un service efficace de transport des marchandises, y compris la construction de voies industrielles destinées à desservir les nouvelles industries.

Bien que le remède apporté au problème des passages à niveau en soi ne donne pas au chemin de fer l'occasion de réaliser des économies importantes, il a une valeur considérable pour la ville, en ce qu'il permet la circulation ininterrompue dans ses rues. Ceci est surtout vrai pour la ville de Montréal, où les lignes de chemin de fer nuisent sérieusement à la circulation nord-sud. Un des caractères les plus utiles de la construction du terminus central, pour la ville de Montréal, c'est qu'il lui permettra de réunir la rue Windsor à la Colborne, laquelle conduit au tunnel véhiculaire qui passe sous le canal Lachine. De plus, l'ouverture de nouvelles rues, telle que projetée dans le district du nouveau terminus, soulagera la congestion surtout en facilitant le passage des niveaux inférieurs aux niveaux supérieurs de la ville. Le district des hôtels et des détaillants de la ville seront à meilleure portée des voyageurs arrivant et partant par le National-Canadien par l'établissement d'une gare moderne à la rue Dorchester, ce qui ajoutera à la commodité publique.

Du nouveau terminus, on pourra établir un service suburbain rapide vers les districts nord de l'île de Montréal, par le tunnel du Mont-Royal et vers les centres de la rive sud,—Saint-Lambert, etc.,—par le viaduc et le pont Victoria. Ces communications suburbaines prendront plus d'importance à mesure que la ville se développera. La construction d'un chemin de voiture additionnel sur le pont Victoria constituerait une grande amélioration à l'une des principales artères qui donnent accès à la ville; l'absorption du *M. & S.C. Railway* dans l'entreprise du terminus contribuera à cette amélioration.

(E) *Etablissement d'un service suburbain satisfaisant entre les localités de la rive sud et le centre de la ville.*

Depuis nombre d'années, l'établissement d'un service suburbain satisfaisant entre les localités de la rive sud et Montréal constitue un problème. A maintes reprises, les collectivités de la rive sud ont sollicité le National-Canadien d'améliorer ses services, insistant sur l'insuffisance du terminus du *Montreal & Southern Counties*, rue McGill, situé à une grande distance du district des magasins de détail de la ville, ainsi que sur la limitation du service dû à l'emploi de voies de tramways par le chemin de fer pour atteindre son terminus et à l'utilisation d'une voie unique sur le pont Victoria. Après la construction du terminus de Montréal, il sera possible de donner un excellent service suburbain aux collectivités de la rive sud, mettant à leur disposition un service rapide jusqu'au centre de la ville, par le viaduc du terminus.

(F) *Les sommes déjà engagées dans cette propriété demeurent improductives.*

La somme déjà engagée à l'aménagement du terminus de Montréal s'élève à \$16,651,000. Tant qu'on ne poursuit pas ces travaux, cette somme, dans une grande mesure, est une perte sèche, puisque ni la ville, ni le chemin de fer n'en tirent de bénéfices proportionnés aux dépenses déjà encourues.

(G) *Développements nécessités par les conditions et les besoins actuels, aussi bien que futurs, y compris, plus tard, si on le juge à propos, un terminus commun.*

Au point où en sont les choses, les besoins minimums exigés pour la séparation des services de voyageurs et de marchandises des Chemins de fer Nationaux du Canada et pour effectuer l'aménagement du terminus central du service des voyageurs, sur un pied qui permette de faire face au volume d'affaires actuel, et dans un avenir raisonnablement rapproché, seraient: une gare à voyageurs de 11 voies; des communications avec les rues; des facilités de manutention des bagages, des messageries et des matières postales; l'achèvement du viaduc conduisant au pont Victoria, avec embranchement à la Pointe-Saint-Charles, la construction d'un parc à wagons de voyageurs à la Pointe-Saint-Charles et l'électrification des voies d'approche.

Bien que d'abord destiné à satisfaire aux besoins des Chemins de fer Nationaux du Canada, le terminus central pour voyageurs peut s'adapter aux transformations nécessaires en vue d'en faire une gare à voyageurs en commun moyennant une dépense additionnelle minimum.

Je suis d'avis qu'une somme de \$12,600,000 suffirait à l'établissement des facilités mentionnées plus haut. C'est-à-dire l'aménagement des services de voyageurs, du viaduc, etc.

(H) *Remarquable adaptabilité de l'emplacement de la gare centrale à l'établissement d'un terminus en commun telle que démontrée par une étude complète de la situation faite par les ingénieurs de la compagnie, aussi bien que par une étude spéciale et indépendante faite par sir Frederick Palmer, M. Inst. C.E., M. Am.Soc. C.E., engagé à cette fin par le gouvernement fédéral.*

Dans l'étude de la question d'une gare en commun à Montréal, il faut tenir compte des intérêts de toutes les parties intéressées; soit le public voyageur, la ville, les Chemins de fer Nationaux du Canada, sans oublier le chemin de fer Canadien du Pacifique. Plusieurs raisons qui rendent l'emplacement de la rue Windsor impropre à cette fin pour le public, la ville

et les Chemins de fer Nationaux du Canada, ne s'appliquent nullement au projet de la rue Dorchester, tant au point de vue de ces derniers qu'au point de vue de la compagnie de chemins de fer Canadien du Pacifique. Envisagés de cette façon, il a été démontré que la gare Windsor ne peut être transformée en une réelle gare en commun, mais que l'emplacement de la rue Dorchester a tous les caractères d'une telle gare.

En voici les raisons:

1. *Déclaration imposante d'un ingénieur conseil de marque choisi par le gouvernement canadien pour préparer un rapport impartial sur le plan du terminus de chemin de fer de Montréal.*

Sir Frederick Palmer, M. Inst. C.E., M. Am. Soc. C.E., ingénieur conseil, fut choisi par le gouvernement, dans le but de concilier les vues divergentes du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Ses conclusions sont exemptes de parti pris, car il ne fut employé ni par le National-Canadien ni par le Pacifique-Canadien. Il apporta à l'étude de ce problème le meilleur de son habileté comme ingénieur et sa vaste expérience. On doit accorder beaucoup de poids à ses conclusions surtout parce qu'il ne considéra avant tout que les meilleurs intérêts de la ville et de la nation. Les extraits du rapport de sir Frederick Palmer qui ont trait à l'emploi de la gare Windsor comme terminus en commun sont les suivants:

"Plusieurs autres propositions avaient déjà été soumises aux administrations des chemins de fer ou aux journaux, qui, toutes, visaient à l'établissement d'une gare en commun pour les réseaux du Pacifique-Canadien et du National-Canadien. Quelques-uns des plans préconisés avaient été préparés par des ingénieurs, mais la plupart pourraient se classer parmi les 'tentatives d'amateurs.' Nous croyons que toutes ces propositions ont fait le sujet d'études sérieuses (toutes les propositions connues ont certainement été examinées) et dire que le plan du National-Canadien, qui est le résultat d'une étude prolongée de la question sous tous ses aspects par les fonctionnaires hautement compétents de ce chemin de fer, est de beaucoup le meilleur, n'enlève rien au mérite des autres."

L'hon. M. STEWART: Quelle est la date de ce rapport?

M. FAIRWEATHER: 1929.

"Depuis la publication du plan, le Pacifique-Canadien, pour répondre à la demande qu'on lui avait faite de l'étudier, engagea la firme d'ingénieurs conseils C. E. Smith Co. de Saint-Louis, pour examiner cette proposition. Leur rapport préconisa l'adoption de la gare actuelle de la rue Windsor comme gare en commun à laquelle le National-Canadien aurait accès par une nouvelle ligne partant de la sienne à Saint-Henri et se greffant sur celle du Pacifique-Canadien en un point un peu à l'ouest de la gare Windsor; nous croyons que, à la suite d'autres études du problème, on admettra qu'aucune autre alternative ne semble pratique.

"La gare Windsor actuelle, bien qu'elle ne soit pas moderne, est bien outillée et offre amplement les facilités requises par le trafic actuel du réseau de chemin de fer qui l'emploie. Sans agrandissement considérable, elle ne pourrait suffire à une augmentation importante du trafic des voyageurs et certainement pas aux services additionnels requis pour faire face à l'adjonction du trafic du National-Canadien. Nous croyons que l'administration du Pacifique-Canadien se propose d'agrandir la gare du côté nord; il n'y a pas le moindre doute que, pourvu qu'on y mette le prix, il soit possible de l'agrandir au point où elle pourrait suffire à desservir les deux chemins de fer en tenant compte à la fois du trafic actuel et de son augmentation raisonnable à l'avenir.

“Toutefois, elle est bien loin de répondre aux exigences d'une gare en commun sous d'autres rapports. Elle n'est pas ‘centrale’ en ce sens qu'elle n'est pas le centre d'où toutes les lignes rayonnent ou peuvent rayonner au nord, au sud, à l'est et à l'ouest. Ceci serait impossible à moins de faire, dans toutes les directions, des détours d'importance variable excepté à l'ouest qui, nous l'admettons, est la direction principale. De plus, elle est loin d'être aussi bien desservie par les grandes artères de la ville qui sont situées, on peut dire, entre les rues Sherbrooke, au nord, et Notre-Dame au sud, les deux inclusivement. On y a accès principalement par la rue Saint-Antoine, les autres rues est-ouest n'y étant reliées que par des voies transversales. La ligne de communication avec le National-Canadien ne peut être, en somme, qu'un viaduc traversant de biais les rues Saint-Antoine et Saint-Jacques et plusieurs autres rues transversales, sans perspective raisonnable que ce viaduc soit plus tard masqué par de hauts édifices comme on se propose de le faire dans le cas du court viaduc allant vers le sud de l'emplacement de la gare du tunnel.

“On croit que l'administration du Pacifique-Canadien est convaincue que l'emplacement de la gare Windsor est le seul autre que l'on puisse considérer et comme elle doit être parfaitement au courant des nombreux autres projets qui ont été publiés de temps à autre, il s'ensuit qu'à son avis, l'établissement d'une gare en commun n'est possible qu'à la rue Windsor ou au tunnel. Pour les raisons énumérées au dernier paragraphe, la gare Windsor, en plus d'autres inconvénients, n'est pas en réalité une gare en commun.

“D'autre part, l'emplacement du tunnel présente toutes les qualités qu'une gare centrale puisse posséder. Au point de vue géographique il est sis un peu plus près du centre des affaires. Il est plus près du centre commercial et financier ainsi que de la partie la plus populeuse de la ville, comprise entre le pont Victoria et le Mile-End.

“Dans la proposition originale, on n'avait pas songé à y admettre le Pacifique-Canadien. On destinait cette gare exclusivement au service des voyageurs des lignes du National-Canadien qui entrent à Montréal et, par conséquent, il n'était pas question de gare en commun. Peut-être était-ce parce que les fonctionnaires du National-Canadien ne s'intéressaient qu'à leurs propres besoins, mais la réalisation de ce projet, qui découle si clairement de l'étude du plan d'ensemble, est si importante qu'on a consacré quelques efforts à adapter l'emplacement à la possibilité d'en faire réellement une gare en commun. Quelques légères modifications en ont réellement fait un projet de gare terminus centrale de Montréal de premier ordre, où on pourra faire face à tous les besoins présents et futurs du trafic dans toutes les directions.

“Que le Pacifique-Canadien soit ou non préparé à se prévaloir dès maintenant de cette occasion d'amener son trafic de Montréal à une gare centrale, nous l'ignorons; mais, qu'il le fasse maintenant ou plus tard, il est indubitable que l'emplacement du tunnel sera, un jour ou l'autre, la gare en commun de la ville—non seulement pour le trafic sur les lignes principales à longue distance, mais aussi pour les trains de transport suburbain rapide.

“Si l'on accepte qu'un terminus en commun est à souhaiter, il ne peut y avoir de doute que l'emplacement du tunnel est le meilleur, puisque c'est le seul qu'on ait proposé jusqu'à date qui soit directement accessible de tous les côtés. Rien de ce qu'on peut faire à la gare Windsor ne peut mettre les mêmes facilités à la disposition du public et nous prétendons que le mieux n'est pas trop bon pour une ville de l'importance de Montréal.

“Cet emplacement rend possible l'établissement de facilités de terminus en commun qu'aucun autre endroit n'offre et il semble tout à fait désirable qu'on profite de cette occasion de concentrer le trafic des voyageurs.

“Les raisons pour lesquelles ces deux propositions tardives nous sont soumises ne sont pas très claires. Ni l’une ni l’autre n’est recommandable et il est évident qu’elles ne constituent qu’un compromis où on sacrifie les vrais besoins de Montréal aux intérêts privés. La seule leçon qu’on en puisse tirer, c’est que si elles constituent les meilleures alternatives qu’on puisse lui opposer, le projet du tunnel demeure sans concurrent réel.”

Tout ceci est extrait du rapport de sir Frederick Palmer.

M. HOWDEN: Voulez-vous indiquer sur la carte, l’emplacement projeté?

M. FAIRWEATHER: Oui, il paraît sur cette carte, mais il y en a une autre qui le montre plus en détail.

M. WALSH: Veuillez indiquer la gare Windsor. Je prierai les membres du Comité de remarquer qu’il n’y a pas, entre l’emplacement du tunnel du National-Canadien et la gare de la rue Windsor une distance aussi énorme que semble le laisser entendre le rapport. Il n’y a réellement que deux rues. Partez de la rue Windsor.

M. ARMSTRONG: Ceci n’est qu’un schéma; il n’est pas dessiné à l’échelle.

M. WALSH: Quelqu’un qui descend à la gare Windsor peut presque voir la gare du tunnel à ses pieds.

M. FAIRWEATHER: Monsieur Armstrong, voulez-vous indiquer, sur la carte, les choses qui se rapportent au projet de terminus et à la gare centrale et à ses approches. La gare elle-même sera sise directement au sud de la rue Dorchester.

M. ARMSTRONG: Ce plan représente la partie comprise entre la rue Dorchester et le pont Victoria.

M. WALSH: La ligne qui unit ces deux points est-elle nouvelle?

M. ARMSTRONG: Oui, cette voie est élevée; elle fait partie du viaduc. Le viaduc se divise en deux parties à cet endroit.

M. WALSH: Quand vous revenez à votre ligne principale franchissez-vous le canal Lachine?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. WALSH: Puis, vous le franchissez de nouveau?

M. ARMSTRONG: C’est le plan actuel...

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous décrire cela de nouveau?

M. ARMSTRONG (Indiquant sur le plan): Voici la zone du terminus central avec la gare au sud de la rue Dorchester. Voici la rue Belmont; le prolongement va être construit. Puis, vous avez la rue Lagachetière, la rue Saint-Antoine et la rue Saint-Jacques; il y a un viaduc élevé qui franchit toutes ces rues. Les voies sont étagées. Voici le nouveau viaduc conduisant de la gare centrale au pont Victoria. Ce raccordement-ci est également étagé pour relier le viaduc et la ligne principale existante de Saint-Henri au pont Victoria.

M. DEACHMAN: Voulez-vous tracer cette ligne partant d’Ottawa?

M. ARMSTRONG: La ligne partant d’Ottawa passe par Coteau, les parcs Turcot, Saint-Henri et se termine à la gare Bonaventure.

M. WALSH: Je veux que le Comité observe relativement à la ligne qu’il vient de tracer qu’il n’y a pas de croisements du canal Lachine. Maintenant, tracez la nouvelle ligne, la ligne projetée reliant Ottawa à Montréal. Une franchira le canal Lachine et la deuxième franchit le canal Lachine, et vos convois ne prendront-ils pas plus de temps pour arriver à destination?

M. ARMSTRONG: Voilà le plan pour le présent.

M. WALSH: Nous connaissons toute la difficulté de faire franchir le canal Lachine par des convois, et les convois ne le franchissent pas à l’heure actuelle, et d’après votre nouveau projet vous le franchirez deux fois. Cela va nuire sérieusement au trafic sur le canal Lachine. Cela nuit sérieusement à la circulation de vos convois plus rapides de l’ouest.

M. ARMSTRONG: Je crois que M. Fairweather vous donnera des renseignements au sujet des passages à niveau.

M. FAIRWEATHER: L'on croit, j'en conclus, que le projet qui a pour but de diriger les convois du National-Canadien qui traversent la rivière Ottawa à Sainte-Anne et aboutissent au nouveau terminus central va avoir pour effet de retarder à la fois le trafic ferroviaire et le trafic du canal en raison du fait que ces convois traverseront le canal deux fois alors qu'ils ne le traversent pas du tout maintenant. Est-ce la question?

M. WALSH: Oui.

M. FAIRWEATHER: Il va sans dire que cette situation a été analysée soigneusement avant que nous n'étudiions l'adoption de ce genre particulier d'entrée comme alternative à l'autre entrée qui pourrait être effectuée au nord de la montagne. Des observations soignées ont été faites quant aux embarras que subissent les convois qui traversent actuellement le canal à ou près de Saint-Henri et aussi quant aux embarras qu'éprouvent les convois de la ligne *Montreal and Southern Counties* à ce bout-ci du canal (pont Black). On a fait des relevés aux fins d'établir en quoi consisteraient les embarras du point de vue du trafic ferroviaire et du point de vue du trafic du canal, et c'est mon opinion fondée sur l'étude faite sous ma direction que cette objection au plan du terminus prend des proportions sérieuses quand vous en parlez, mais quand vous analysez le fond de la question...

M. WALSH: Mais prend-elle des proportions aussi sérieuses comme véritable facteur économique?

M. FAIRWEATHER: Je me base pour en parler sur mon étude de la situation.

M. WALSH: Votre suggestion était que...

M. FAIRWEATHER: Je répète qu'il a été établi après une enquête sérieuse que l'embarras que l'on pourrait considérer sérieux ne s'est pas avéré aussi sérieux. Maintenant, en fait, l'impression la plus répandue est que la plupart des convois qui arrivent à Montréal viennent de l'ouest. Cela est loin d'être vrai. Il y a beaucoup plus de convois du National-Canadien qui arrivent à Montréal en traversant le fleuve Saint-Laurent, y compris les convois du chemin de fer *Montreal Southern Counties*, et tous ces convois doivent franchir le canal Lachine maintenant. Quand vous envisagez tout le trafic, le fardeau accru imposé sous le rapport du croisement du canal ne compte pas pour beaucoup.

M. WALSH: Quels sont les chiffres comparés à ce sujet?

M. FAIRWEATHER: Quand nous parlons des passages du canal je dirais qu'ils seraient probablement dans la proportion d'environ un contre six.

M. WALSH: Six convois venant du sud contre un venant de l'ouest.

M. FAIRWEATHER: Six passages du canal à partir du pont Victoria jusqu'à celui qui serait ajouté à Saint-Henri en vertu de ce plan particulier. Comme je l'ai dit déjà, cela tient au fait que plus de convois traversent le fleuve Saint-Laurent par voie du pont Victoria que par voie de Sainte-Anne. Cette situation existe en raison du chemin de fer *Montreal and Southern Counties*.

M. WALSH: Ces passages comprennent ceux des convois du *Montreal and Southern Counties*?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. WALSH: Montréal, Saint-Lambert et ainsi de suite.

M. FAIRWEATHER: Oui, mais ce sont tous des passages. Maintenant, il y a du point de vue du génie certains facteurs compensateurs. Les convois du chemin de fer *Montreal and Southern Counties* traversent actuellement le canal sur un pont tournant et c'est une opération lente, tandis que la traversée projetée s'effectuera au moyen d'un pont levant tout à fait moderne qui réduira au minimum les interruptions de services de convois et de voituriers du canal. Je suis persuadé,

après avoir fait une étude approfondie de la question, qu'à en juger par le volume actuel du trafic les convois arrivant à et partant de la gare centrale ne subiront pas d'embarras perceptibles. Il faut aussi tenir compte du fait qu'il n'y a pas d'embarras du tout pendant cinq mois de l'année parce que le lit du canal est gelé et pendant une certaine période au printemps alors que le canal est ouvert officiellement à la navigation le trafic y est très léger, de sorte que la période effective pendant laquelle ces embarras pourraient être jugés sérieux ne constitue pas un facteur sérieux quand vous répartissez le trafic sur toute l'année. Et je tiens encore à préciser qu'après une étude soignée et détaillée de ces passages du canal, je suis convaincu que le trafic des voituriers du canal ne sera pas dérangé sensiblement et que les voyageurs arrivant à et partant du terminus du National-Canadien ne subiront pas de contretemps sérieux non plus. Plusieurs d'entre vous êtes arrivés à Montréal sur le *Maritime Express* ou l'*Ocean Limited* ou par tout convoi du National-Canadien qui vous a amenés à Montréal de quelque endroit au sud du fleuve Saint-Laurent, avez-vous subi quelque retard perceptible au canal? C'est un de ces facteurs qui surgissent quand vous avez des services de transport qui viennent en conflit jusqu'à un certain point, et la solution du problème exige une certaine mesure de contrôle intelligent, des appareils de signalisation et des accommodements mutuels. Je soutiens que les chemins de fer Nationaux du Canada ne songeraient pas un instant à soumettre leur trafic des voyageurs à un retard sérieux en raison de ces passages du canal. C'est pour cette raison que la question fut étudiée très soigneusement; et je prétends que le résultat d'une étude aussi fouillée basée sur l'expérience que le National-Canadien a acquise en cette matière de passages du canal mérite d'être pris en considération.

Il va sans dire que j'ai précisé—je veux préciser ma déclaration en disant que si le trafic des voyageurs, particulièrement si le trafic des marchandises augmente au point où la capacité de cette ligne de chemin de fer (entre Saint-Henri et le pont Victoria) devient chargée, c'est-à-dire la voie double franchissant le canal à Saint-Henri—si le commerce des marchandises—il ne s'agit pas seulement de la question des voyageurs—mais si le commerce des marchandises sur cette ligne prend une telle ampleur qu'il en résulte des embarras sous le rapport de la circulation des convois à marchandises et des convois de voyageurs, il faudra alors prendre des mesures à ce sujet. Il y a des entrées alternatives à la gare centrale pour des convois passant par Sainte-Anne. Si nous consultons cette autre carte montrant le plan du terminus projeté primitivement, le raccourci, ainsi que M. Armstrong l'a signalé, conduira les convois directement au terminus central. Ce raccourci faisait partie du plan du terminus plus considérable avant que l'on ne le modifiât. Le National-Canadien possède une bonne partie de l'emplacement requis pour cette ligne. Sa construction de cette ligne comme ligne de ceinture extérieure, si l'autre ligne devient surchargée, est tout à fait praticable et peut s'effectuer sans grands déboursés.

M. YOUNG: Quelle est la longueur de cette petite ligne verte entre les deux lignes rouges?

M. FAIRWEATHER: Ce raccourci à cet endroit?

M. YOUNG: Oui.

M. FAIRWEATHER: Six milles environ.

M. DEACHMAN: Un chemin de fer au lourd trafic tel que celui-là pourrait-il être exploité d'une manière satisfaisante par voie d'un tunnel?

M. FAIRWEATHER: Eh bien, je crois que le tunnel répondrait aux besoins de tout trafic, y compris le trafic interurbain au nord, pour des années à venir. La capacité d'une ligne à double voie est réellement très forte, et ce tunnel est muni d'une double voie. D'ailleurs, le tunnel est divisé en sections de signalisation et un convoi après l'autre peut déboucher du tunnel parce que les locomotives sont enclanchées automatiquement. La capacité du tunnel est très grande. Je dirais même que je ne puis entrevoir aucune période dans l'avenir où il puisse

arriver que les chemins de fer Nationaux du Canada dépassent la capacité de ce tunnel. Il y a naturellement une autre méthode alternative qui permettrait d'entrer en gare par le nord.

M. YOUNG: Quelle est la longueur de ce tunnel?

M. FAIRWEATHER: Trois milles et demi environ.

M. YOUNG: Pouvez-vous y faire circuler des convois à vapeur?

M. FAIRWEATHER: Non, la force motrice est entièrement électrique. Or, s'il arrivait que la ligne qui franchit le canal Lachine s'engorgeait en raison des embarras subis par le trafic des marchandises et des voyageurs, et si l'on ne jugeait pas à propos de construire une ligne de ceinture, il existe deux autres moyens de parvenir à la gare. C'est ce qui constitue l'avantage particulier de l'emplacement de cette gare centrale—la facilité avec laquelle on peut y accéder. Voulez-vous indiquer, monsieur Armstrong, le chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, et indiquer comment un convoi venant de l'ouest et circulant sur cette ligne pourrait pénétrer dans le tunnel?

M. ARMSTRONG: (il indique avec le pointeur).

M. WALSH: C'est-à-dire, en utilisant le droit de passage du Pacifique-Canadien.

M. FAIRWEATHER: Non, cette ligne—le chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve,—appartient au National-Canadien.

M. WALSH: Mais à partir de Dorval.

M. FAIRWEATHER: Ah! entre Dorval et Ballantyne, il est bien vrai qu'il faudrait obtenir des droits de passage dans ce cas. L'autre méthode consisterait à obtenir des droits de passage du chemin de fer Pacifique-Canadien à partir de Dorval et à pénétrer dans le tunnel en contournant l'arrière de la montagne. Si, comme je le dis, le trafic des marchandises et des voyageurs atteignait un niveau qui taxerait la capacité du pont sur le canal à Saint-Henri, il serait tout à fait praticable d'entrer dans le tunnel par le nord et cette entreprise serait relativement peu coûteuse. Pour ce qui concerne le passage du canal, je tiendrais à dire que la circulation des convois du *Montreal and Southern Counties* sur le nouveau pont qui remplacera le pont tournant actuel va certainement améliorer la situation ferroviaire interne à Montréal entre le passage du canal et le terminus.

M. YOUNG: Le projet primitif ne prévoyait-il pas qu'un convoi à destination d'Ottawa passerait par le tunnel?

M. FAIRWEATHER: Eh bien, c'est ce que l'on avait projeté primitivement, mais une étude soignée de la situation a indiqué que la somme d'argent engagée sous ce rapport serait épargnée en faisant passer les convois par Saint-Henri et la Pointe Saint-Charles jusqu'à l'emplacement de la nouvelle gare.

L'hon. M. HOWE: Il va sans dire que les convois de voyageurs seulement suivraient cette voie; les convois de marchandises continueraient à circuler comme à présent.

M. FAIRWEATHER: Le changement ne s'appliquerait qu'aux convois de voyageurs; les convois de marchandises ne seraient pas dérangés.

2. Emplacement géologique.

Une gare union pour répondre aux véritables besoins d'une grande ville doit être d'accès commode à toutes les lignes de chemin de fer qui convergent sur la ville. La gare Windsor ne répond pas à cette fin dans le cas de Montréal. Elle pourvoit un accès direct dans un sens seulement. Dans toutes les autres directions, les convois doivent faire des détours pour y accéder. Comparez à cette gare, le terminus central du National-Canadien est remarquable en ce sens que tous les chemins de fer qui approchent de Montréal du sud et de l'est du Saint-Laurent peuvent être amenés à un seul point de concentration au pont Victoria

et de la même manière tous les convois venant du nord et de l'ouest peuvent être amenés à un point de concentration au bord de la Montagne.

Je crois, monsieur Armstrong, que cela est assez important pour que vous l'indiquiez sur la carte. Tous les convois qui approchent de Montréal du sud peuvent converger au pont Victoria, et cette convergence s'applique à la fois aux convois du National-Canadien et du Pacifique-Canadien un raccordement à Saint-Jean, Québec, permettrait aux convois du Pacifique-Canadien d'arriver par le pont Victoria.

M. DEACHMAN: Par où passent les convois du Pacifique-Canadien à destination des provinces Maritimes?

M. FAIRWEATHER: Ils quittent la gare Windsor, franchissent le canal à Lachine, traversent le Saint-Laurent, contournent le bassin de Laprairie et croisent la ligne du National-Canadien à Saint-Jean.

M. DEACHMAN: Par où passent les convois du Pacifique-Canadien qui se rendent à Québec?

M. ARMSTRONG (indiquant sur le plan): Le convoi du Pacifique-Canadien pour Québec part soit de la gare Viger ici, puis passe par la gare de l'avenue du Parc et se rend à Québec, soit de la gare Windsor en passant par Montréal-Ouest, la jonction Saint-Luc, la gare de l'avenue du Parc et de là à Québec. Pour arriver à la gare Windsor le convoi doit contourner la ville, tandis que le même convoi peut arriver directement à la gare centrale du National-Canadien sans faire le grand tour.

M. FAIRWEATHER: Le tunnel Mont-Royal et le viaduc le reliant au pont Victoria constituent le lien le plus court possible entre ces deux points de concentration.

Et cela constitue le noyau du plan de terminus du National-Canadien: le fait que vous avez deux points naturels de concentration et que vous êtes en mesure d'établir un lien à travers la ville par voie d'un tunnel et d'un viaduc sans déranger les rues de la ville. C'est une occasion réellement unique en son genre.

L'emplacement de la gare à la rue Dorchester à peu près au milieu de ce lien de raccordement permet à tous les convois convergeant sur Montréal de pénétrer au cœur de la ville directement au lieu d'y accéder par des voies indirectes.

M. Armstrong a indiqué quelques-uns de ces voies détournées.

Sir Frederick Palmer prévoyait que les convois du Pacifique-Canadien atteindraient la gare centrale par voie d'un tunnel. Cependant, un tunnel ne constitue qu'un des moyens qui pourraient servir à amener à la gare centrale les convois qui utilisent actuellement la gare Windsor. Des raccordements alternatifs à Saint-Jean, Québec, et à l'entrée nord du tunnel Mont-Royal coûteraient bien moins cher qu'un tunnel reliant les chemins de fer Pacifique-Canadien et National-Canadien.

Un tableau des distances comparées de divers points d'approche à la gare Windsor et au terminus central indique la supériorité du terminus central des convois à voyageurs comparé à la gare Windsor.

Direction	Distance à la gare terminus du Canadien-National plus courte ou plus longue que celle à la gare Windsor	
	Milles plus courte	Milles plus longue
Est et sud du fleuve Saint-Laurent—		
Canadien-National—		
Provinces Maritimes, Sherbrooke, Portland, Me.	22.3*	
Boston et New-York.	6.4*	
Canadien-Pacifique—		
Provinces Maritimes, Sherbrooke, Boston.	6.4*	
New-York.	2-3
Ouest et nord du fleuve Saint-Laurent—		
Canadien-National—		
Québec.	6.4	
Endroits dans les Laurentides.	6.8	
Ottawa, Toronto et ouest.	2.1
Canadien-Pacifique—		
Québec.	6.4	
Endroits dans les Laurentides et Ottawa (rive Nord).	6.4	
Ottawa, Toronto et ouest.	2.1

Ces chiffres sont basés sur l'usage des voies existantes à la gare Windsor. Si un viaduc était construit de Saint-Henri à la gare Windsor, le chiffre serait de 1.7 mille dans chaque cas.

Par exemple, prenez les convois du Pacifique-Canadien en provenance des provinces Maritimes. Ils arrivent....

M. ARMSTRONG: (Indiquant sur le plan) Par voie de Saint-Lambert, Brosseau, Delson, jonction Adirondack, Montréal ouest à la gare Windsor, comparée à la ligne du National-Canadien par Saint-Lambert par le pont Victoria et le nouveau viaduc jusqu'au nouveau terminus. La distance de Saint-Lambert à la gare Windsor est de 22.3 milles plus longue que celle du même endroit au terminus central.

Maintenant, indiquez la ligne que parcourent les convois venant de Boston et de New-York: ils passent par Saint-Jean, Brosseau, Saint-Lambert, le pont Victoria et le viaduc pour arriver au nouveau terminus, tandis que les convois du Pacifique-Canadien parviennent à la gare Windsor par Saint-Jean, Delson, jonction Adirondack, Montréal ouest. Cette distance à la gare Windsor est de 6.4 milles plus longue que celle au nouveau terminus.

M. FAIRWEATHER: Indiquez la ligne que suit le Pacifique-Canadien en passant par Sherbrooke et Boston?

M. ARMSTRONG: De Saint-Jean à la gare Windsor c'est la même ligne que parcourent les convois de New-York et de Boston, et on réduirait la distance de 6.4 milles en utilisant le terminus central.

M. FAIRWEATHER: Maintenant, prenez la ligne du National-Canadien de Québec au nouveau terminus en passant par l'Épiphanie.

M. ARMSTRONG: Le convoi qui se rendrait à la gare Windsor de la jonction de l'Épiphanie devrait passer par une jonction à l'Épiphanie, la jonction de Saint-Martin, la gare de l'avenue du Parc, Montréal-Ouest à la gare Windsor, tandis que le convoi du National-Canadien se rendrait de l'Épiphanie à la jonction Saint-Martin, par voie de la jonction Jacques-Cartier et la jonction de l'Est au nouveau terminus, ou par la jonction Jacques-Cartier en passant par l'avenue du Parc, le tunnel jusqu'au nouveau terminus. L'utilisation de la gare centrale abrégerait la distance de 6.4 milles.

M. FAIRWEATHER: Indiquez maintenant les lignes de Laurentides.

M. ARMSTRONG: Venant des Laurentides: la ligne du National-Canadien passe par Saint-Eustache, la jonction de l'est, passe par le tunnel pour aboutir au nouveau terminus, tandis que les convois du Pacifique-Canadien passent par Saint-Eustache, la jonction de l'est, utilisent un raccordement à Ballantyne et vont de Montréal ouest à la gare Windsor. L'utilisation de la gare centrale réduit la distance de 6.8 milles.

M. FAIRWEATHER: Prenez les convois du Pacifique-Canadien venant de Québec. La distance serait réduite de 6.4 milles tout comme dans le cas du National-Canadien; et il en est de même pour les convois du Pacifique-Canadien affectés au service des Laurentides.

M. ARMSTRONG: Les Laurentides, oui.

M. FAIRWEATHER: La réduction de la distance dans le cas de tous les convois du nord arrivant au nouveau terminus variera de 6.4 à 6.8 milles, comparée à la distance que franchiraient les convois arrivant à la gare Windsor. Prenez maintenant les convois de la ligne *Delaware* et *Hudson* venant de New-York.

M. ARMSTRONG: Les convois de la *Delaware* et *Hudson* passent actuellement par Rouse's Point, Delson, la jonction Adirondack et Montréal-Ouest pour arriver à la gare Windsor. La ligne alternative serait par voie de Saint-Jean jusqu'à notre terminus.

M. FAIRWEATHER: Je crois que ces explications vous donneront quelque idée des lignes qui ont accès à la gare centrale et à la gare Windsor et indiqueront que dans le cas de la majorité des convois arrivant au terminus, la distance à la nouvelle gare sur la rue Dorchester serait beaucoup plus courte qu'elle le serait à la gare Windsor.

M. WALSH: Pourriez-vous indiquer une belle ligne courte à la ville de Québec si on utilisait la gare Viger comme gare union?

M. ARMSTRONG: En supposant que les convois en partance de la gare de la rue Moreau utilisaient la gare Viger, la ligne parcourue serait la suivante (il indique).

M. YOUNG: Pourquoi pas la ligne rouge?

M. WALSH: Je songe à une ligne projetée qui réduirait d'au moins une heure et demie la durée de notre voyage à Québec.

M. FAIRWEATHER: Je crois que cela constitue une surestimation.

M. WALSH: J'en ai entendu parler si souvent que je voudrais faire vérifier la chose. Cela souleva mon enthousiasme.

M. FAIRWEATHER: C'est une surestimation un peu exagérée. Je voudrais faire observer quant à cela—vous voyez la ligne rouge qui se prolonge jusqu'au Bout de l'Île.

M. ARMSTRONG: De la rue Moreau au Bout de l'Île.

M. FAIRWEATHER: Vous voyez la ligne bleue allant de la gare Viger vers l'est puis vers le nord. Il est incontestable que la ligne de la gare Viger par voie du National-Canadien à L'Épiphanie est plus courte que l'autre ligne.

M. VIEN: De combien?

M. FAIRWEATHER: Je crois que ce serait de quinze milles environ. Je suppose que le temps du parcours serait réduit d'environ vingt-cinq minutes.

M. VIEN: Et la rampe entre Montréal et la jonction Saint-Martin?

M. FAIRWEATHER: Les rampes n'influent pas sur les convois de voyageurs. Voici ce à quoi je veux en venir. Il n'est réellement pas possible de permettre à des voyageurs circulant sur cette ligne rouge de descendre à la gare Viger à moins que des viaducs coûteux soient construits sur le parcours de cette ligne rouge, ou parallèlement à la Longue-Pointe. Le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont déjà étudié ce projet sérieusement, mais la ville de Montréal refusa de consentir à la construction ou au parachèvement de ce viaduc—connu sous le nom de la ligne de la rue Rouen, et je crois que l'on est en train de démolir cette ligne. Maintenant, il existe un ou deux moyens de prolonger cette ligne rouge (National-Canadien) à la gare Viger.

M. YOUNG: De combien sont-elles éloignées l'une de l'autre maintenant?

M. FAIRWEATHER: Je ne crois pas que la distance soit peut-être de plus d'un mille.

Maintenant, voici ce que j'ai dit: Pour ce qui est des trains de voyageurs, il est difficile d'obtenir une correspondance; naturellement, pour les trains de marchandises, il existe maintenant une correspondance. Mais il y a deux moyens de l'obtenir,—je devrais dire, de ne pas l'obtenir; d'abord vous pouvez suivre la voie de la Commission du port partant de la Longue-Pointe et allant à la gare Viger. Cette alternative a été étudiée mais, vu que les voies de la Commission du port sont très achalandées on a cru bon d'utiliser une autre route. D'un autre côté, on pourrait voir s'il est possible d'utiliser la correspondance des trains-marchandises qui existe entre la rue Moreau et le réseau du Pacifique-Canadien en suivant quelques-unes des voies de parc; on a étudié cette proposition et elle a été jugée physiquement possible, mais son adoption va créer une situation très grave pour ce qui est des passages à niveau, surtout pour les trains de voyageurs qui croisent ces rues; la situation, sous ce rapport, serait encore plus grave. Mais au point de vue général, une solution satisfaisante existe. J'expose simplement en détail le plan étudié sérieusement à l'époque. On a suggéré la construction d'un viaduc, mais la ville s'y est opposée. L'idée a été abandonnée quand on a vu que l'usage de la voie de la Commission du port était hors de question et qu'une correspondance entre les voies de parc du National-Canadien et du Pacifique-Canadien était considérée impossible. Mais, comme je l'ai déjà dit, c'est une question d'argent.

M. WALSH: Votre plan actuel présuppose l'utilisation de la gare actuelle de la rue Moreau; ce sera toujours un facteur dans votre plan?

M. FAIRWEATHER: Comme je l'ai fait remarquer, il est possible d'acquérir des droits de passage sur la voie du Pacifique-Canadien de L'Epiphanie, via la jonction Saint-Martin, jusqu'à notre nouvelle tête de ligne.

M. VIEN: Se propose-t-on de le faire?

M. FAIRWEATHER: La question est à l'étude, oui.

M. WALSH: M. Fairweather a mentionné le nom de sir Frederick Palmer; il a dit que le Gouvernement l'avait choisi.

M. FAIRWEATHER: Oui, monsieur.

M. WALSH: Était-ce le choix du Gouvernement ou du ministre des Chemins de fer de l'époque?

M. FAIRWEATHER: Bien, il se peut que je fasse erreur dans ce cas; mais assurément, pour ce qui était de nous, il venait à titre de représentant du Gouvernement.

M. WALSH: Voici ce que je veux savoir: s'il a été choisi par le Gouvernement, je voudrais bien avoir une copie de l'arrêté du Conseil; s'il a été choisi par le ministre des Chemins de fer, je voudrais avoir une copie de la lettre du ministre des Chemins de fer autorisant ou approuvant la nomination.

M. VIEN: Nous trouvons, je crois, ses instructions dans les documents que nous avons ici.

M. WALSH: Non, je ne puis les trouver.

M. VIEN: Il importe peu de qui il avait reçu ses instructions.

M. FAIRWEATHER: Dans tous les cas, cette enquête ne concernait aucunement le National-Canadien. Pour ce qui est de nous, il nous a été envoyé par le ministère dont nous dépendons.

M. WALSH: Oui, mais on nous le présente comme fonctionnaire indépendant à qui on a confié l'étude de ce plan. Maintenant, pouvons-nous le considérer comme conseiller indépendant, ou assistait-il les hauts fonctionnaires du National-Canadien dans la préparation de ce rapport concernant la gare du tunnel?

M. FAIRWEATHER: Certainement non. Quand sir Frederick Palmer a entrepris son étude, j'étais un de ceux qui avaient des rapports avec lui et si quelqu'un s'imagine que sir Frederick Palmer n'a pas conduit une étude approfondie du terminus de Montréal, il a absolument tort. Il était très difficile de s'entendre avec lui.

L'hon. M. HOWE: Je dirai que les ingénieurs sont des gens étranges; quelles que soient les personnes pour qui ils travaillent, ils font rapport d'après leurs conclusions; et sir Frederick Palmer était un homme de caractère et un ingénieur éminent.

M. WALSH: J'admets sa compétence, quelle que soit sa réputation, mais s'il est sous les ordres d'un certain organisme, en lutte avec un autre, il doit subir l'influence de ceux qui le commandent.

M. DEACHMAN: Laissez-vous entendre qu'on lui a dit de faire telle ou telle chose?

M. VIEN: Le gouvernement avait retenu les services de sir Frederick au sujet du terminus des chemins de fer de la baie d'Hudson. Il s'en retournait en Angleterre quand la Commission des chemins de fer était à étudier cette question et le ministre, l'honorable M. Dunning, le retint à Ottawa et à Montréal pour faire rapport sur la situation. Il sera facile, je crois, de trouver au ministère des Chemins de fer et des Canaux les instructions données à sir Frederick Palmer à cette époque. Le gouvernement, par l'entremise du ministre des Chemins de fer et des Canaux, l'avait chargé de préparer un rapport, car on voulait profiter de sa présence au Canada pour obtenir ses vues sur le sujet. Peu importe, je pense, que cela ait été fait par arrêté du Conseil ou par ordre du ministre...

M. WALSH: On ne devrait pas nous refuser ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: Le ministre a déclaré qu'il ferait enquête dans le département et qu'il ferait rapport au Comité.

M. WALSH: Allons-nous étudier ce rapport page par page et allons-nous nous en tenir au tunnel jusqu'à ce que nous ayons fini?

Le PRÉSIDENT: Il vaut mieux, je crois, permettre à M. Fairweather de poursuivre la lecture de son mémoire. Il ne l'a pas terminée.

M. WALSH: Il ne l'a pas terminée? C'est mon erreur.

M. FAIRWEATHER (poursuivant):

(3) Accès facile à la rue

Pour une grande gare de voyageurs, l'accès facile à la rue est très important. Il est bien connu que la situation, sous ce rapport, à la gare Windsor, est très défavorable. La gare est située sur le penchant d'une côte. La rue Saint-Antoine, sur le côté sud, est comparativement inutile, et on peut en dire autant de la rue Windsor qui est trop raide. Cela force presque tous les véhicules à suivre la rue Osborne pour se rendre à la gare; cette rue n'est pas importante et est très étroite.

De l'autre côté, l'aménagement du terminus central comprend deux nouvelles rues dans la direction nord et sud; ces rues avec les artères latérales permettront aux véhicules d'atteindre les deux extrémités et les côtés de la gare tout en fournissant plusieurs débouchés pour atteindre les artères principales de trafic de la ville, ce qui permettra d'empêcher l'engorgement. De plus, il ne faut pas oublier que les approches de la gare centrale que suivent les piétons et les tramways sont séparées de celles que suivent les véhicules ce qui prévient également l'engorgement. C'est-à-dire, à la nouvelle gare la route que suivent les véhicules est séparée de celle que suivent les piétons. Elles ont des entrées différentes.

Une étude de la population à Montréal indique clairement que le centre de population se déplace vers l'est et le nord. Comme le terminus central est au nord-est des gares Bonaventure et Windsor, l'aménagement de la gare

commune à la gare centrale serait dans la même direction que le centre de population. Le centre des hôtels et des maisons de détail de la ville est plus rapproché du terminus central que de la rue Windsor.

(4) *Constructions aux environs de la gare*

C'est là un facteur de grande importance économique quand on considère le développement futur d'une grande ville près du terminus. Une gare de voyageurs, pour atteindre son maximum d'utilité dans la ville doit être établie près du centre des maisons du commerce du détail et des hôtels, mais le coût d'une étendue assez vaste pour y établir un terminus de chemin de fer dans une telle section et pour les voies d'approche nécessaires serait exorbitant à moins que le terminus fût aménagé de façon à permettre la construction d'édifices commerciaux sur la propriété du chemin de fer. Ce qui rapporterait des loyers élevés pour contre-balancer les frais fixes. La gare Windsor ne se prête pas à un tel plan, tandis que la gare centrale répond parfaitement à la situation.

(5) *La gare Windsor ne répond pas aux besoins*

La gare Windsor, tout en répondant au service des trains du Pacifique-Canadien, n'est pas assez vaste pour accommoder tous les trains qui entrent dans Montréal ou en sortent. Non seulement elle compte un nombre trop restreint de voies, mais les voies d'approche sont aussi trop nombreuses. Le parc des wagons et la remise des locomotives à Westmount ne sont pas assez grands; on peut en dire autant des espaces réservés aux messageries, aux bagages, aux matières postales.

Comme la gare Windsor est située sur le penchant d'une côte, l'aménagement de nouvelles voies coûterait excessivement cher. Au sud, il faudrait construire un viaduc dont le coût serait très élevé; au nord, il faudrait déplacer la rue Osborne et la placer plus au nord ce qui complique la question des passages souterrains de la rue Guy et de la rue de la Montagne. Pour obtenir un nombre suffisant de voies d'approche il faudrait en construire au moins une autre de la gare à Westmount et deux autres de Westmount à Montréal-Ouest où il faudrait aménager un parc à wagons et une remise à locomotives plus vastes, car il est impossible de songer à agrandir les installations de Westmount. Les voies additionnelles à Westmount et à Montréal-Ouest, vu les rampes, seraient dispendieuses.

De plus, cependant, si la gare Windsor doit être utilisée, il faut songer à une approche à partir du pont Victoria. Cette approche nécessiterait nécessairement la construction d'un viaduc élevé et dispendieux à partir de Saint-Henri sur une pente assez raide. Les convois du National-Canadien venant du sud et de l'est pourraient atteindre la gare Windsor sans ce viaduc. Les trains venant de New-York pourraient être transférés à Saint-Jean, P.Q., sur la voie du Pacifique-Canadien et entrer par le pont de Lachine et Montréal-Ouest tandis que ceux des provinces Maritimes pourraient passer sur le pont de Québec, puis sur la voie du Pacifique-Canadien sur la rive nord. D'autres trains du National-Canadien desservant des points au sud et à l'est pourraient passer par Saint-Lambert et par le pont de Lachine; mais tous ces expédients, tout en épargnant la construction d'un viaduc ajouteraient de 6½ milles à 22 milles au parcours de ces trains, et ajouteraient à l'horaire de ces trains jusqu'à 45 minutes. D'un autre côté, si des trains des provinces Maritimes sont dirigés sur le pont de Québec, il faudra substituer un service de trains sur la rive sud du Saint-Laurent entre Lévis et Montréal, de sorte que non seulement le service sera plus lent et moins bon, mais les frais d'exploitation de ce service additionnel seraient assez élevés et représenteraient un capital important.

Il est certain que des sommes plus considérables devraient être dépensées à la gare Windsor pour de nouvelles voies, des approches, un parc à wagons, une remise à locomotives, et l'espace nécessaire pour les messageries, les bagages

et les matières postales, pour accommoder les convois du National-Canadien que les fonds additionnels requis pour l'aménagement du terminus central pour accommoder les trains du National-Canadien.

M. WALSH: Vous faites cette déclaration de votre propre autorité?

M. FAIRWEATHER: Je la fais d'après une étude qui a été faite de la situation.

M. WALSH: Oui, mais d'autres gens ont fait la même étude et en sont venus à une conclusion bien différente.

M. FAIRWEATHER: Mon autorité est l'étude que j'ai mentionnée.

M. WALSH: J'ai leurs déclarations ici.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Walsh, voulez-vous permettre à M. Fairweather de terminer son mémoire et nous reprendrons ce point plus tard. Poursuivez, monsieur Fairweather.

M. WALSH: Je ne voulais pas abandonner ce point.

Le PRÉSIDENT: Non, mais nous y reviendrons.

M. FAIRWEATHER: (poursuivant):

Une étude de ces facteurs démontre que si une gare commune doit être établie à Montréal, le seul emplacement logique est bien celui du terminus central.

Toutefois, il est loin d'être clairement établi qu'une gare commune est une nécessité en ce moment à Montréal, surtout dans les conditions actuelles, bien qu'une gare commune puisse être désirable comme objectif ultime dans l'embellissement de la ville. Ce qui ne fait pas de doute en ce moment c'est que le National-Canadien et la ville souffrent du manque d'aménagement du chemin de fer National, tant pour le trafic-marchandises que pour le trafic-voyageurs et les gares et installations actuelles sont, règle générale, vieilles et démodées; de plus pour ce qui est des installations actuelles du National-Canadien, la question de l'étagement des voies existe toujours. Sir Frederick Palmer admet clairement cet état de chose, et déclare dans son rapport:

Quelle que soit la décision finale concernant la concentration de tout le trafic-voyageurs à Montréal à la gare du tunnel, il ne peut exister deux opinions sur l'avantage, ou plutôt la nécessité de grouper tous les trains du National-Canadien à cet endroit...

Il est absolument nécessaire d'aménager une gare convenable pour les voyageurs qui utilisent le National-Canadien et de remplacer les vieux édifices utilisés actuellement.

L'emplacement du tunnel se prête beaucoup mieux que tout autre endroit à l'aménagement de ce service...

Il est aussi admis que le terminus projeté du National-Canadien est à demi terminé d'après un tracé qui règle le problème des passages à niveau, réunit les termini du National-Canadien, et se prête facilement à l'établissement d'une gare commune à l'endroit le plus avantageux. Bref, ce qu'il y a de mieux à faire c'est de parachever le terminus du National-Canadien. Cela aura pour résultat de coordonner les termini du National-Canadien à l'avantage du chemin de fer et de la ville. Le plan répond admirablement aux besoins du National-Canadien et se prête facilement à l'établissement d'une gare commune. La dépense de vastes sommes d'argent à la gare Windsor et sur les approches ne constitue pas une solution raisonnable du problème.

Au point de vue technique, une somme moindre est requise pour exécuter le plan du National-Canadien de façon à répondre aux besoins de ce chemin de fer pour la coordination de ses termini qu'il n'en faudrait pour effectuer en partie seulement la coordination des installations du National-Canadien à la gare Windsor.

Au point de vue du trafic, la construction d'une gare commune à Montréal n'est pas urgente, le transfert de voyageurs, de sacs de dépêches, de bagages et de messageries entre les gares actuelles du National-Canadien et celles du Pacifique-Canadien n'atteignant que de faibles proportions.

Au point de vue du trafic de la rue, le terminus de Montréal améliore les artères nord et sud de la ville en séparant les approches suivies par les piétons et les tramways et celles que suivent les autres véhicules; cela donne accès direct aux sections de la ville où sont établis les maisons de détail et les hôtels, et favorise la construction d'édifices commerciaux sur l'emplacement du terminus. D'un autre côté, la gare Windsor ne possède aucun de ces avantages et ajouterait à la congestion qui existe.

Quant aux besoins futurs, l'emplacement du terminus central convient admirablement à une gare commune tandis que la gare Windsor ne répondrait jamais aux besoins. La conclusion s'impose que le parachèvement des terminus de la gare de Montréal d'après un plan modifié qui répondrait aux besoins du National-Canadien, et qui se prêterait facilement à l'établissement d'une gare commune, servirait les meilleurs intérêts du National-Canadien et de la ville. C'est tout.

M. DEACHMAN: D'après vous, y aurait-il économie et avantage à manutentionner le trafic-marchandises à Montréal à ce terminus?

M. FAIRWEATHER: Oh! oui.

M. DEACHMAN: Pouvez-vous nous donner une idée des économies réalisables, et ce que seraient réellement les avantages?

M. FAIRWEATHER: J'ai touché cette question dans mon mémoire; j'ai dit que le trafic-marchandises était engorgé et que le nouvel arrangement améliorerait la situation. Mais vous ne pouvez réorganiser le trafic-marchandises sans vous débarrasser du trafic-voyageurs; le tout est trop mêlé; et, donc, si vous réglez le problème que présente le trafic-voyageurs en établissant un nouveau terminus vous pourrez alors vous occuper du trafic-marchandises; et quand vous aurez fait cela vous réaliserez des économies importantes.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Deachman, avant de poursuivre cette question du mémoire dont M. Fairweather a donné lecture, je désire en finir avec le rapport du National-Canadien, et nous passerons ensuite à la discussion du rapport spécial. Messieurs, avez-vous d'autres remarques à faire sur l'autre partie du rapport, en dehors du terminus de Montréal.

M. WALSH: Oui. A la page 4 du rapport, prenons les premiers chiffres, recettes et dépenses d'exploitation; nous y voyons une diminution de \$4,613,-546.31 pour ce qui est des dépenses d'exploitation des chemins de fer Nationaux; plus bas on explique que cette diminution est due à un effort tendant à maintenir les dépenses au minimum. Maintenant, il y a un retrait de \$16,154,886 dans les recettes d'exploitation. Le bureau de direction croit-il que la diminution dans les recettes d'exploitation va abaisser les frais d'exploitation? Si les frais d'exploitation sont moindres, est-ce dû à une administration plus sévère?

M. HUNGERFORD: Bien, monsieur Walsh, une diminution du trafic entraîne automatiquement une réduction des dépenses, mais la réduction dans ce domaine n'explique pas la réduction totale effectuée, loin de là.

M. WALSH: Je comprends; mais cette réduction a un certain effet?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. WALSH: Et plus bas vous laissez entendre que la réduction de 25 p. 100 dans les frais d'entretien et de matériel, mentionnés au bas de la page 4, "s'effectuera à l'avenir dans la même proportion". Maintenant, au début du paragraphe, "recettes d'exploitations", vous dites: "Le déclin du trafic général à la fin de 1937... s'est maintenu durant la dernière partie de 1938", et, toutefois, cette réduction de 25 p. 100 dans les frais d'entretien et de matériel ne s'est produite que plusieurs mois après janvier 1938—"à l'avenir et dans la même proportion".

M. HUNGERFORD: Cela est bien vrai, monsieur Walsh. Nous suivions là la politique adoptée qui veut qu'un plus grand nombre de locomotives et de wagons soit mis en service. Ce programme a été mis à exécution durant l'année 1937, et durant les trois ou quatre mois de 1938.

M. WALSH: Donc, vous avez effectué une diminution de 25 p. 100 en 1938, mais pas assez tôt pour améliorer la situation quant aux pertes d'exploitation?

M. HUNGERFORD: Comme je l'ai déjà dit, nous mettions à exécution un programme comportant l'emploi d'un plus grand nombre de locomotives et de wagons. Ce programme fut inauguré au début de 1937 et, durant cette période, vu le rétablissement de l'échelle de salaires, les salaires moyens ont été relevés; c'est là une des raisons pour lesquelles le travail a été fait avant le rétablissement complet des salaires et c'est pourquoi nous avons pu exécuter ce travail à un coût moindre. Mais, d'un autre côté, nous n'avions pas autant de wagons et de locomotives en service que nous aurions dû avoir pour répondre aux besoins.

M. WALSH: Vous en avez suffisamment maintenant, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. WALSH: Prenons le paragraphe au sommet de la page 5: "Bien que l'entretien et les additions aient été maintenus à un minimum, la propriété et le matériel sont en bon état si l'on tient compte du volume de trafic". Et il s'agit du volume de trafic actuel, et de celui que vous pouvez espérer dans un avenir rapproché?

M. HUNGERFORD: En tant que l'on puisse espérer, telle est la situation.

M. WALSH: Puis, pour ce qui est des hôtels, il y a une augmentation de \$25,927 dans les frais d'exploitation. Si je me rappelle bien, j'ai déposé une question dont la réponse résoudrait ces problèmes auxquels je songe; quel a été l'intérêt moyen sur les immobilisations en hôtels durant la dernière année? Avez-vous ces chiffres?

M. HUNGERFORD: Je vais les chercher, monsieur Walsh.

M. FAIRWEATHER: Nous avons ici un tableau, monsieur Walsh, qui répond, je crois, à votre question.

M. WALSH: Tout s'y trouve?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. WALSH: Je puis analyser ces chiffres.

Le PRÉSIDENT: Un moment, monsieur Walsh, désirez-vous donner lecture de ce tableau afin qu'il soit publié au compte rendu? Je crois que ce serait mieux de le faire.

M. WALSH: J'avais posé cette question à la première séance.

Le PRÉSIDENT: Il vaut mieux, je crois, verser le document au compte rendu.

M. FAIRWEATHER: Il est assez long.

Le PRÉSIDENT: Nous allons supposer qu'il a été lu et il sera publié dans le compte rendu.

CHEMINS DE FER NATIONAUX-CANADIENS

Administration des hôtels, année finissant le 31 décembre 1938

Hôtel	Ville	Coût du Capital au 31 déc. 1938		Recettes		Dépenses		Taxes		Net	
		\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.	\$	c.
Chateau-Laurier.....	Ottawa, Ont.....	8,673,307	68	1,158,537	84	927,958	88	62,285	45	168,293	51
Prince Arthur.....	Port-Arthur, Ont.....	1,186,065	52	156,618	49	131,712	05	5,504	34	19,402	10
Minaki Lodge.....	Minaki, Ont.....	1,094,079	24	51,896	80	49,844	07	162	00	1,890	73
Port Garry.....	Winnipeg, Man.....	2,906,934	58	346,474	81	338,583	13	26,305	18	18,413	50
Prince Edward.....	Brandon, Man.....	525,623	10	91,839	39	95,888	48	3,972	12	8,021	21
Macdonald.....	Edmonton, Alta.....	2,271,967	36	408,460	90	367,050	86	15,071	79	26,338	25
Jasper Park Lodge.....	Jasper Park, Alta.....	2,660,425	32	291,977	90	237,878	89	4,631	80	49,467	21
Bessborough.....	Saskatoon, Sask.....	3,567,459	62	224,206	88	246,970	60	1,692	87	24,456	59
Pictou Lodge.....	Pictou, N.-E.....	199,456	21	17,382	88	16,746	86	305	00	331	02
Nouvelle-Ecosse.....	Halifax, N.-E.....	2,448,464	30	311,978	17	286,357	40	11,071	18	14,549	59
National-Canadien.....	Charlottetown, I.P.-E.....	857,579	45	85,299	94	85,029	82	3,637	48	3,307	36
TOTAL.....		26,391,362	38	3,144,674	00	2,784,021	04	134,639	21	226,013	75

M. WALSH: Cela suffit amplement. Puis-je demander à M. Fairweather ou à M. Hungerford si le chiffre des frais d'exploitation comprend des données sur la dépréciation?

M. COOPER: Non, nous ne faisons pas entrer la dépréciation dans nos chiffres sur les hôtels.

L'hon. M. HOWE: Ne tenez-vous pas compte de la dépréciation?

M. COOPER: Non, pas pour les hôtels.

M. WALSH: Qu'allez-vous faire quand l'un de ces hôtels d'un million sera démodé ou hors d'état de servir; allez-vous le reconstruire?

M. COOPER: Nous remplaçons l'ameublement et les garnitures, tout enfin de ce qui constitue le matériel selon les besoins; d'ailleurs le tout est conservé en parfait état. Ce sont là nos frais d'exploitation. Il n'existe pas de rubrique de dépréciation pour l'hôtel même. Je veux dire que l'on ne prévoit pas de cessation d'exploitation de l'édifice. D'année en année nous prenons à même les frais d'exploitation ce qu'il faut pour les réparations qui s'imposent ailleurs que sur l'immeuble même; et d'ailleurs tout ce matériel est maintenu en excellent état. Tous ceux qui jettent un coup d'œil sur nos hôtels du National-Canadien en sont absolument convaincus.

M. WALSH: Je veux bien.

M. COOPER: Je ne crois pas que l'on se défende d'une impression favorable quand on constate le bon état où nous les tenons.

M. WALSH: Ceci sort de la question. Nous avons le rapport sous les yeux et nous y constatons très clairement qu'on n'a rien mis de côté pour la dépréciation des édifices ou leur remplacement; or voilà un état de choses que vous ne rencontreriez dans aucune autre entreprise. Les gens d'affaires qui érigent un immeuble ouvrent tout de suite un compte qui finira par couvrir le coût entier de l'immeuble en temps et lieu. Je sais que quand on érige des édifices publics, des écoles par exemple—où je m'y connais tout particulièrement, la loi nous oblige à mettre de côté chaque année une certaine somme afin d'avoir l'argent nécessaire quant vient le moment d'honorer les obligations; et puis, l'on suppose qu'un jour viendra où cet édifice ne pourra plus servir et qu'il faudra lancer des obligations sur le marché pour remplacer cet édifice. Or je ne vois rien de tel dans vos comptes.

M. DEACHMAN: Il en est de même pour les chemins de fer.

M. WALSH: Ceci est une autre histoire.

M. DEACHMAN: La dépréciation se fait sentir là aussi. Je ne vois aucune différence. Vous dites que les hôtels finissent par ne plus convenir. Les chemins de fer font de même.

M. WALSH: Non; les chemins de fer se remplacent d'année en année.

M. DEACHMAN: Et de la même manière que pour les hôtels.

M. WALSH: Non. Comprenez-moi bien. Je parle affaires; je n'ergote pas.

L'hon. M. HOWE: Supposons que cette prévoyance soit opportune, croyez-vous qu'il soit de bonne guerre d'augmenter le déficit pour créer un fonds dans la comptabilité des chemins de fer pour ces travaux de renouvellement?

M. WALSH: Les chemins de fer devraient s'en charger.

L'hon. M. HOWE: Ils n'ont pas les revenus suffisants pour le faire.

M. WALSH: Ils ne devraient pas déclarer un revenu d'exploitation de \$226,014 sans tenir compte de cette dépréciation. Aucune entreprise commerciale ordinaire n'y manquerait. Quant on déclare un revenu net, on devrait le faire après avoir tenu compte de ces dépenses. Voilà donc un point important que l'on a négligé, la dépréciation des édifices.

L'hon. M. HOWE: Pourquoi déclarer un revenu net à ce sujet puisqu'il entre dans la caisse générale du chemin de fer afin d'abaisser le déficit général que la population doit essuyer. A mon avis, c'est là une excellente façon d'agir, n'est-il pas vrai? Pourquoi créer un fonds aux comptes des chemins de fer pour pourvoir à des dépenses de cette nature quand le déficit doit retomber sur les épaules de la population en fin de compte; pourquoi ne pas utiliser cet argent pour corriger le déficit?

M. WALSH: Je vois la chose sous un tout autre angle, et c'est celui-ci: il s'agit ici d'un chemin de fer censé fonctionner comme une entreprise commerciale, comme toute autre entreprise commerciale, compte non tenu de la cause des déficits. J'ai entendu une expression assez juste à une séance du comité du Sénat; le ministre était probablement présent à cette séance; on a parlé de "recourir à la bourse du grand-père".

L'hon. M. HOWE: Je n'assistais pas à cette séance.

M. WALSH: Nous avons sous les yeux le rapport des chemins de fer Nationaux-Canadiens, et on n'y trouve rien sur la dépréciation des édifices ni sur leur remplacement; et le ministre cherche des excuses à cet état de choses en disant, l'excuse est aussi large que longue, que le public devra payer, quelle que soit la façon dont se fera l'administration; et qu'il faudra imposer plus d'impôts à la population si l'on crée une caisse spéciale de dépréciation. C'est une façon de comprendre la situation; mais l'autre façon est toute différente. Les chemins de fer sont une entreprise commerciale et nous ne serions pas justifiés d'exiger de la population du Canada qu'elle paye davantage pour faire face à d'autres déficits. Nous n'avons pas ce droit.

L'hon. M. HOWE: Suggérez-vous de demander à la population de payer de nouveaux impôts pour ériger d'autres hôtels?

M. WALSH: La situation est la même que si le ministre et moi-même étions engagés dans un commerce d'hôtels. Si nous construisions un hôtel et l'exploitions, l'une des premières choses à faire dès le début de l'exploitation serait de créer ce compte de dépréciation afin que le jour où cet hôtel aurait vieilli et serait hors d'état de servir, nous eussions l'argent nécessaire à sa reconstruction. C'est affaire de sens commun dans les choses du commerce. Je ne vois pas pourquoi le National-Canadien n'agirait pas ainsi et n'adopterait pas un tel mode d'exploitation. C'est le sens commun. S'il le faisait, il ne viendrait pas devant le public pour lui dire qu'il a un revenu net d'exploitation de \$226,000 pour ses hôtels; il montrerait probablement plutôt un déficit. Et puis, ce n'est pas dire la vérité à la population, pour emprunter une expression que j'ai employée il y a deux ans; ce n'est pas dire la vérité sur les pertes essuyées dans l'exploitation des chemins de fer Nationaux-Canadiens et des autres chemins de fer qui leur sont directement ou indirectement reliés. Exemple: si je détiens des actions dans une compagnie et qu'on me mette sous les yeux à la fin de l'année un résultat des affaires, je m'attends à ce que ce résultat reflète exactement la situation de la compagnie dont je possède des actions. Or je suis un actionnaire des chemins de fer Nationaux-Canadiens et je m'attends à recevoir sur ces derniers un tableau exact et fidèle de la situation présente. Je ne juge pas que le tableau qu'on vient de nous offrir soit un tableau fidèle de la situation car on n'y tient pas compte d'un point qui me semble d'une importance extrême dans toute entreprise commerciale.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Walsh, M. Cooper vous a dit que les dépenses occasionnées par le remplacement de l'ameublement de même par les réparations aux immeubles étaient portées sur ce compte-ci.

M. KINLEY: Est-ce exact?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. HOWE: Le remplacement des meubles, vaisselle, tapis et fournitures, réparations aux immeubles et tout, est porté au compte de l'exploitation.

M. KINLEY: Ces hôtels sont-ils assurés?

L'hon. M. HOWE: Non.

M. DEACHMAN: Voudriez-vous me dire ce qui se fait au Pacifique-Canadien en manière d'hôtels; vous êtes au courant?

M. COOPER: A propos de dépréciation, le Pacifique-Canadien a modifié son attitude, ces trois dernières années. Si M. Walsh avait posé cette question il y a trois ans, j'aurais pu lui répondre que nous agissions tout comme le Pacifique-Canadien. Jusqu'à présent le Pacifique-Canadien a accumulé 5 p. 100, chiffre global de dépréciation qu'il a mis de côté pour la dépréciation des hôtels.

M. WALSH: Ne croyez-vous pas qu'il fut sage d'agir ainsi?

M. DEACHMAN: Jugeriez-vous ce pourcentage suffisant, monsieur Walsh?

M. WALSH: Non; il ne suffit pas. Je demande à M. Cooper, qui est aussi ferré sur les questions financières des chemins de fer que n'importe qui au Canada, s'il ne serait pas possible de placer le National-Canadien sur un pied aussi logique d'affaires en matière d'hôtels. Je lui pose cette question—elle sort du sujet—comment exploitez-vous les vaisseaux?

M. COOPER: Nous ne faisons pas entrer la dépréciation dans nos comptes de vaisseaux reliés au réseau des chemins de fer.

M. WALSH: Non?

M. COOPER: Non. Mais le Pacifique-Canadien le fait. Vous avez dit qu'à votre avis nous ne vous donnions pas un tableau réel de la situation. Or je dois faire remarquer au Comité que le bilan porte un certificat établissant clairement ce que nous faisons en matière de dépréciation. Nous disons ce que nous faisons en matière de dépréciation dans notre comptabilité; si cette dépréciation est établie clairement au bilan, il ne peut être question d'une déclaration tendancieuse.

M. WALSH: L'état dit-il en termes nets qu'il n'existe aucune dépréciation ni sur les vaisseaux ni sur les hôtels?

M. COOPER: Oui, je le crois.

M. WALSH: A quel endroit?

M. COOPER: Au bilan.

Le PRÉSIDENT: Nous y viendrons quand nous étudierons cette partie du rapport.

Allons-nous lever la séance pour la reprendre à 4 heures cet après-midi?

Quelques hon. DÉPUTÉS: Adopté.

A 1 h. 05 de l'après-midi, le Comité lève la séance pour la reprendre à 4 heures de l'après-midi, ce jour.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

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

Le PRÉSIDENT: Au lever de la séance de ce matin, nous en étions aux hôtels. M. Walsh posait certaines questions. A-t-il terminé? Vous avez dit tout ce que vous aviez à dire ce matin, n'est-ce pas? Vous avez voulu nous bourrer, mais sans succès.

M. WALSH: J'ai dit tout ce que j'avais à dire.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser sur le rapport même, compte non tenu du terminus de Montréal? Monsieur Deachman, je croyais que vous aviez une question à poser ce matin?

M. DEACHMAN: Je le crois aussi. J'en ai sur le transport de marchandises. Retournons-nous aux termini?

Le PRÉSIDENT: Non. Nous y viendrons ensuite. Si vous avez des questions à poser sur le rapport, veuillez le faire maintenant.

M. WALSH: J'ai une question à poser sur la page 5 et à propos du vapeur *Prince Henry*. Je constate, page 5, que la perte sur la vente du *Prince Henry*, applicable à l'expiration du service de ce vapeur et portée au revenu de 1938, atteint \$668,195; puis, page 18, un autre montant de \$994,261 porté à la part de propriétaire et couvrant une autre partie de cette perte. Je ne suis pas comptable de chemin de fer et je me demandais pourquoi une partie de cette perte allait à un compte et une autre partie à un autre compte. Puis-je obtenir des explications qu'un esprit ordinaire peut saisir?

M. COOPER: Oui. Nous revenons à la dépréciation dont il fut question ce matin. Les \$668,000 sont la dépréciation applicable à la durée de service du vaisseau. Autrement dit, si nous eussions agi comme vous le prétendez, je veux dire, eussions-nous laissé courir la dépréciation, voilà le chiffre que nous eussions porté aux frais d'exploitation pour cause de dépréciation pendant la durée de service du vaisseau. Nous prenons des dispositions relatives aux pertes essuyées au moment où les vaisseaux cessent de servir. D'ordinaire nous arrivons au même résultat que si nous avions un compte de dépréciation. En matière de dépréciation, la perte s'amortit sur toute la durée de service en versements plus ou moins égaux. Dans la comptabilité de mise au rancart, la perte est entièrement calculée au moment de la mise au rancart du vaisseau. En adoptant la théorie que si nous eussions adopté le procédé de dépréciation, les \$668,000 auraient été portés aux frais d'exploitation de la flotte, nous aurions, à la vente du vaisseau, fait entrer le montant de la vente dans les frais d'exploitation. Le reste de la perte—qui n'a rien à faire avec l'exploitation du vaisseau; c'est une simple conséquence du changement de procédé—constitue à mon avis une perte évidente de capital, et aux termes de la Loi de révision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, les pertes de cette nature doivent être portées à la part de propriétaire. J'ignore si je vous ai donné une explication raisonnable ou non. Vous ai-je éclairé sur les \$668,000?

M. WAISH: Oui. Je crois comprendre que les \$668,000 se seraient accumulés si vous eussiez mis de côté chaque année tant d'argent à même vos revenus quand ce vaisseau était utilisé; vous eussiez accumulé cette somme pour le jour de la mise au rancart du vaisseau.

M. COOPER: Nous eussions porté cette somme aux frais d'exploitation.

M. WALSH: Et le solde représente la différence entre ceci et ce que vous supposez qu'eût été la durée du vaisseau ou le solde du coût du vaisseau; c'est bien cela?

M. COOPER: Il s'agit ici de la perte qui s'accélérait quand on a décidé de vendre le vaisseau avant la fin de sa durée normale. Dans le cours ordinaire des choses, ce vaisseau eût pu servir vingt-cinq ans. Quant à la dépréciation, compte tenu de la récupération, elle eût été de 3.6 p. 100 par année. Ce vaisseau ne fut acheté qu'il y a huit ans; or huit fois 3 p. 100 de la valeur de durée de service nous donne \$668,000.

M. WALSH: Combien a coûté ce vaisseau? Son coût peut-il représenter les deux sommes de \$994,000 et \$668,000?

M. COOPER: Non. Il a coûté \$2,162,000 et fut revendu pour \$500,000.

M. WALSH: Oh! en effet.

M. COOPER: Nous avons porté \$668,000 au compte des dépenses et le reste à la part de propriétaire.

M. KINLEY: Quel âge a-t-il?

M. COOPER: Il sert depuis huit ans.

M. KINLEY: Huit ans?

M. COOPER: Oui.

M. KINLEY: Il y en a un autre, le *Prince William*, qui à en croire les journaux, fut vendu à très bon marché. Quel fut le prix de vente?

M. COOPER: Ce vaisseau fut vendu l'année précédente. Il ne fut pas vendu en 1938. Il était très petit et servait sur la côte du Pacifique. Il différait du *Prince Henry*.

M. KINLEY: Quel était son tonnage?

M. COOPER: Je l'ai oublié.

M. KINLEY: 500 tonnes?

M. COOPER: Je ne m'en souviens pas. Il était très petit.

M. WALSH: Que fait-on présentement du *Prince Henry*? Quel usage en ont fait ses nouveaux propriétaires? L'ont-ils mis en service?

M. COOPER: On s'en sert présentement entre Miami et Nassau, je crois.

M. WALSH: Il ne pouvait pas être utile au National-Canadien?

M. COOPER: Non.

M. WALSH: Il valait mieux le vendre à perte pour \$500,000.

M. COOPER: Ce fut l'avis de l'administration.

M. KINLEY: C'est affaire d'opinion.

M. HUNGERFORD: Il fera les croisières aux Indes Occidentales en hiver avec port d'attache à Miami; en été, il fera le service sur le golfe Saint-Laurent.

M. WALSH: Il n'eût pu servir avec aucun avantage?

M. HUNGERFORD: C'est ce que nous avons cru.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il autre chose?

M. WALSH: Je vois, page 5, quelque chose qui a trait au coût du change. Quelle est la raison de la majoration de \$493,000 dans le coût du change?

M. COOPER: La livre sterling coûtait plus en 1938 qu'en 1937. En 1938 la livre sterling coûtait \$4.96 environ.

M. DEACHMAN: Combien?

M. COOPER: Une moyenne de \$4.96, à savoir de \$4.67 à \$5.02.

M. DEACHMAN: Le coût est différent aujourd'hui.

M. COOPER: Oui Il n'atteint pas le pair aujourd'hui; mais aux premiers mois de 1938 il était aux environs de \$5.

M. DEACHMAN: Oui.

M. COOPER: Une bonne partie des intérêts doit être acquittée naturellement en livres sterlings; or il nous en coûte plutôt cher de recourir au fonds de livres sterling pour acquitter nos intérêts.

M. DEACHMAN: Quel fut le coût global de l'embranchement Senneterre-Rouyn?

Le PRÉSIDENT: \$5,000,000.

M. COOPER: Ce coût se trouve page 5 au paragraphe du compte des dépenses de capital. Au 31 décembre, le coût global fut de \$5,315,000.

M. DEACHMAN: C'est là le coût entier de l'embranchement?

M. HUNGERFORD: Non; pas tout-à-fait.

M. ARMSTRONG: Encore \$220,000, et ce sera tout.

M. DEACHMAN: Est-ce une bonne affaire?

M. HUNGERFORD: Nous le croyons.

M. KINLEY: A-t-on répondu à la question?

Le PRÉSIDENT: Non; le témoin n'a pas encore terminé sa réponse.

M. BEACHMAN: Oui, j'ai fini.

M. KINLEY: A propos de ces vaisseaux que l'on vend de temps à autre, puis-je dire qu'à mon avis ces ventes ont une grande importance pour nous de la côte. Quand on veut fermer une ligne de chemin de fer, il faut s'adresser à la Commission des chemins de fer et faire d'autres démarches. Il faut tenir compte des intérêts de la population. Or quand on vend un vaisseau, partie de l'actif du chemin de fer, on ne consulte personne. Il court des bruits de crainte dans le pays sur le résultat d'un tel usage pour l'avenir.

Le PRÉSIDENT: Si j'ai bonne mémoire, cette affaire vint devant ce Comité-ci qui a recommandé sur l'avis du personnel du National-Canadien la revente de cette marine marchande. J'ai l'impression qu'il y a eu une loi du Parlement ou un arrêté du conseil pour agir en ce sens.

M. KINLEY: Pour certains vaisseaux de la marine marchande.

Le PRÉSIDENT: En effet, il y a eu un arrêté du conseil.

M. KINLEY: Voulez-vous dire qu'il existe un règlement . . .

M. SMART: Il ne s'agit pas ici de marine marchande. La marine marchande se vend vaisseau par vaisseau. Or ce vaisseau appartient au National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: M. Kinley demande si la revente de ce vaisseau fut autorisée par arrêté du conseil.

M. SMART: Certainement; c'est le cas pour chacun de ces vaisseaux.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que je pensais.

M. KINLEY: Je désire attirer l'attention du président du chemin de fer sur cette question-ci. Les administrations s'entrecroisent; je veux dire que les administrations des chemins de fer et des vaisseaux s'entrecroisent. C'est, j'imagine, question d'enthousiasme en matière de voyage par mer. Mais dans le passé, aux provinces Maritimes, pour avoir de l'emploi il fallait à nos gens se lancer sur la mer. Si nous vendons nos vaisseaux marchands, que va-t-il rester à faire à nos chômeurs? En effet ces derniers ne trouveront rien à faire sur la mer si nous vendons nos vaisseaux à des étrangers. Que vont faire alors nos gens? Ils n'ont rien d'autre à faire que de pêcher ou naviguer. Il y a eu un temps où la Nouvelle-Ecosse battait la marche et de loin en matière de transport sur mer. Or les choses s'arrangent de telle façon maintenant qu'il ne reste à nos gens que quelques emplois sur nos vaisseaux du type *Lady*.

M. COOPER: Il était entendu dans le marché que ce vaisseau ferait les croisières sur le Saint-Laurent tous les étés.

M. KINLEY: Ce vaisseau du type *Prince*?

M. COOPER: Oui.

M. KINLEY: Il y a un autre navire *Prince* à Halifax qui est inutilisé. Je crois qu'on a proposé de le mettre en service à l'occasion de l'exposition mondiale de New-York.

M. HUNGERFORD: C'est le *Prince David*.

M. KINLEY: Je désire vous assurer que nous nous intéressons beaucoup au sort des marins du littoral de l'Atlantique. Si on continue à vendre ces navires, il arrivera l'un de ces jours que quelqu'un aura l'idée de vendre les navires de la série *Lady* ou autres, ce qui ne ferait pas du tout l'affaire des marins. J'ai lu dans le *Financial Post* que le Pacifique-Canadien avait un Canadien à son emploi sur un de ses navires. C'était un vendeur de billets. Tous les autres membres de l'équipage étaient des étrangers. On vient ensuite vous dire que les jeunes du pays devraient être employés. Je sais que le président du Pacifique-Canadien s'intéresse aux sans-travail et aux jeunes, cependant il exploite un navire où il n'emploie pas de Canadiens.

M. DEACHMAN: Leur emploi est trop coûteux.

M. KINLEY: Où les gens qui habitent le littoral trouveront-ils du travail s'ils ne peuvent être employés comme marins? Je veux attirer votre attention sur cette question d'un intérêt vital pour nous qui habitons le littoral.

M. DEACHMAN: Il s'agit d'une question de salaires, n'est-ce pas?

M. KINLEY: Non; les hommes de mon comté accepteront tout travail à bord d'un navire à n'importe quelle rémunération. Ils demandent simplement qu'on leur en fournisse l'occasion. Peu importe ce qu'ils gagneront. Ils ne réussissent pas à se faire embaucher.

M. HUNGERFORD: Tous les navires du service des Antilles accomplissent régulièrement leurs trajets, mais quant à l'inutilisation du *Prince David* actuellement amarré à Halifax, nous n'avons pas trouvé l'occasion de l'utiliser avec avantage.

M. HANSON: Est-ce que les employés de ces navires ne sont pas surtout canadiens?

M. HUNGERFORD: La plupart.

M. MCKINNON: A quoi bon embaucher d'autres que des Canadiens?

M. KINLEY: Il y a une entente à cet effet.

M. HUNGERFORD: J'ignore si cela dépend de l'entente, mais nous employons de fait quelques Antillais dans le service du commissaire aux vivres. Les équipages réguliers se composent presque entièrement de Canadiens.

M. DEACHMAN: Il y a une question que j'aimerais à poser, mais j'ignore si elle serait irrégulière. C'est à propos de l'entretien de la voie et des constructions et de l'entretien du matériel. Serait-il possible d'obtenir les coefficients d'exploitation de ces deux postes depuis le début de la crise en 1929?

M. ARMSTRONG: Nous pourrions déposer un état.

M. HUNGERFORD: Je crois qu'il nous faudrait déposer un état à ce sujet.

M. DEACHMAN: Oui. Je me souviens que ces coefficients sont bien plus élevés au National-Canadien qu'au Pacifique-Canadien.

M. HUNGERFORD: Cela entre dans la vieille question de la comptabilité.

M. DEACHMAN: Ce peut être une question de comptabilité, monsieur, mais c'est aussi une question de prix de revient. Il y a dépense d'argent.

M. HUNGERFORD: Oui, jusqu'à un certain point. Tout dépend des besoins des deux réseaux et de la ligne de conduite touchant l'entretien à un certain temps.

M. DEACHMAN: A propos de l'entretien de la voie et des constructions, est-il sur un pied plus élevé qu'au Pacifique-Canadien?

M. HUNGERFORD: Je ne le dirais pas, ne connaissant pas la situation au Pacifique-Canadien.

M. DEACHMAN: Je vous demande pardon?

M. HUNGERFORD: Je ne connais pas la situation au Pacifique-Canadien et je ne saurais le dire.

M. DEACHMAN: Les chiffres comparés de ce réseau seraient-ils disponibles?

M. HUNGERFORD: Je ne le sais pas.

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons pas le moyen au Comité de l'obliger à nous donner des chiffres.

M. DEACHMAN: Les chiffres sont publiés.

M. SMART: Ils ne le sont pas en détails comme ceux des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. DEACHMAN: Après tout, nous nous intéressons aux deux chemins de fer au Canada. N'y aurait-il pas possibilité d'obtenir un état comparé des opérations des deux chemins de fer? Il servirait plus ou moins de base de comparaison. Je crois que le rapport Parker en renferme un ainsi qu'on se le rappellera peut-être.

M. FAIRWEATHER: Les chiffres sont compilés et publiés par le bureau fédéral de la Statistique, ceux du Pacifique-Canadien et du National-Canadien. Mais il faut prendre bien garde quand on fait une comparaison entre les deux réseaux, ceux-ci comportant de grandes différences et les chiffres bruts ne disent pas tout.

M. DEACHMAN: Vous avez une plus forte proportion de lignes à faible trafic, n'est-ce pas?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. DEACHMAN: Par conséquent, uniquement d'après cette base...

M. FAIRWEATHER: Cela voudrait dire que le coefficient d'exploitation imputable à l'entretien de la voie et des constructions sur les chemins de fer Nationaux du Canada serait plus élevé que sur le Pacifique-Canadien.

M. DEACHMAN: Cependant, si on l'estimait en dollars par mille de voie il ne le serait pas?

M. FAIRWEATHER: Si on le mesurait de cette façon, il faudrait tenir compte d'autres éléments. Prenez, par exemple, le fait que le Pacifique-Canadien est dans l'ensemble plus ancien que le National-Canadien et que ses propriétés matérielles telles que rails, traverses, ballast et ponts d'acier sont d'un type supérieur à ceux qu'on trouve sur bien des lignes du National-Canadien.

M. DEACHMAN: N'est-ce pas ce qui constitue surtout la principale différence entre les deux?

M. FAIRWEATHER: La principale différence provient des deux éléments réunis.

M. DEACHMAN: Le coefficient d'entretien du Pacifique-Canadien avant la fusion des trois chemins de fer était plus élevé et, par conséquent, il fallait compenser une plus forte somme de travaux d'entretien différés?

M. FAIRWEATHER: Il est bien évident que les lignes qui composent le National-Canadien avaient été saignées à blanc avant leur acquisition par l'Etat. Naturellement, tous ces travaux d'entretien figurent aux états des années subséquentes et ils grossissent très considérablement les frais d'entretien des lignes du National-Canadien.

M. DEACHMAN: Que pensez-vous de ceci: les frais d'entretien de la voie et des constructions des deux chemins de fer par mille de voie au cours de la période de prospérité, disons de 1925 à 1930, étaient à peu près les mêmes pour chaque chemin de fer; ils étaient presque identiques? Lorsque la crise survint et que le chiffre des affaires fléchit, le Pacifique-Canadien réduisit son coefficient bien plus rapidement et plus profondément que le National-Canadien.

M. FAIRWEATHER: Je ne voudrais pas qu'on m'amène à discuter de façon détaillée ce que le Pacifique-Canadien a fait pour faire face aux éventualités de la crise.

Je sais effectivement qu'au cours de la période de 1918 à 1929 les chemins de fer Nationaux du Canada dépensèrent beaucoup afin de remettre sur un meilleur pied leurs propriétés dont l'entretien avait été négligé au cours de la période précédente. Et ce programme fut interrompu par la crise. A partir de cette époque l'entretien des propriétés a été réduit au minimum compatible avec une exploitation sûre. Quant à ce qu'a accompli le Pacifique-Canadien en détails, je ne saurais parler en connaissance de cause.

M. DEACHMAN: Les chiffres expriment cette ligne de conduite. Mais j'ai encore une autre question pertinente à ce sujet: pourquoi n'a-t-on pas réduit le coefficient du National-Canadien aussi fortement que celui du Pacifique-Canadien. Était-ce une partie de la ligne de conduite du gouvernement pour conserver les emplois ou si c'était réellement celle du National-Canadien?

M. HUNGERFORD: Je vais vous répondre. En général c'était la politique des chemins de fer Nationaux du Canada. Nous avons tenté de faire concorder l'entretien des propriétés suivant les besoins de l'époque. Il est très vrai qu'on

a grandement amélioré leurs lignes entre 1918 et 1930, mais à mon sens cette année-là elles n'étaient pas alors complètement à la hauteur des lignes permanentes du Pacifique-Canadien. Depuis lors nous avons réduit au minimum les frais d'entretien compatibles avec les besoins du trafic. Naturellement, c'est toujours une question de jugement.

M. DEACHMAN: Mais vu la négligence du passé il a fallu adopter un coefficient relativement plus élevé qu'au Pacifique-Canadien?

M. HUNGERFORD: Oui, naturellement.

M. DEACHMAN: Pendant la crise?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. DEACHMAN: Peut-on appliquer cela à l'entretien du matériel?

M. HUNGERFORD: Jusqu'à un certain point. Ce n'est pas tout à fait pareil.

M. WALSH: J'aimerais poser une question concernant le déficit de caisse à la page 5. Je lis: "sauf les imputations à la part de propriétaire d'après les dispositions de la Loi sur la révision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, telles qu'esquissées à la page 12, il y avait un déficit de \$54,314,196". A quoi fait-on allusion exactement ici?

M. COOPER: Vous avez dit à la page 12?

M. WALSH: A la page 5, sous la rubrique de "Déficit de caisse".

Le PRÉSIDENT: Au troisième paragraphe.

M. COOPER: Puis-je vous renvoyer un instant à la page 12?

M. WALSH: Oui.

M. COOPER: Cet état indique le compte de profits et pertes pour l'année 1938 séparé entre les abandons de lignes imputés à la part de propriétaire et le déficit de caisse. La perte de \$57,027,033.11 subie par le réseau pendant l'année est répartie entre les sommes en espèces que l'Etat doit nous fournir et les pertes de capital imputables à la part de propriétaire. La mention à la page 5...

M. WALSH: ...a trait à ces \$2,000,000?

M. COOPER: C'est la somme exclue pour obtenir le déficit de caisse.

M. WALSH: Elle représente les abandons de lignes?

M. COOPER: Les abandons de lignes y compris la perte de capital du fait du *Prince Henry*.

Le PRÉSIDENT: Que vous trouverez à la première page de l'opuscule dit Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. COOPER: Les détails en sont donnés à la page 18, monsieur Walsh, au cas où vous les voudriez.

M. HOWDEN: J'allais attirer votre attention un instant à la page 7 à propos de l'abandon des embranchements. Je remarque que six sur dix sont au Manitoba, et que des six embranchements environ 186 milles de voies du National-Canadien sont abandonnés contre quelque 78 milles du Pacifique-Canadien. Est-il à propos au point de vue des chemins de fer Nationaux du Canada qu'ils abandonnent ces longueurs de voies, ou encore pourquoi semble-t-il qu'ils soient un peu désavantagés par rapport au Pacifique-Canadien pour ce qui est du transport du courrier et des abandons de voies? Il semble bien que le Pacifique-Canadien nous en impose un peu. Au Manitoba 186 milles de voies sont abandonnés contre environ 74 pour tout le reste du chemin de fer, pour le moment, je présume. Je suis du Manitoba et je suis curieux de savoir s'il est avantageux pour le chemin de fer d'abandonner toutes ces voies? Je voudrais avoir un mot d'explication sur ce point.

L'hon. M. HOWE: Cela résulte clairement d'un ordre du Parlement.

M. HOWDEN: Pourquoi le Manitoba est-il le plus désavantagé?

L'hon. M. HOWE: Il est arrivé qu'on a fait un relevé dans votre comté. On a enlevé 35 milles de voies dans le mien. Ces relevés résultent de la coopération entre les deux chemins de fer. C'est là où les deux chemins de fer sont rapprochés et que l'un peut desservir la région mieux que l'autre qu'on enlève la voie de l'autre.

M. YOUNG: Cette coopération ne ressemble-t-elle pas à celle du cheval et du lapin?

L'hon. M. HOWE: Si on tient compte de la perturbation d'une extrémité à l'autre du pays et qu'on a épargné moins de \$2,000,000 par année pour les deux chemins de fer, je crois que ceux-ci s'en trouveraient bien mieux aujourd'hui si on leur avait permis une exploitation à leur guise et qu'on se fût attaqué à leurs problèmes avec la même énergie avec laquelle on s'est tracassé au sujet de cette coopération.

M. WALSH: Je goûte la façon heureuse dont le ministre des Transports suggère l'économie d'un simple \$2,000,000.

L'hon. M. HOWE: Elle n'est pas forte si on la compare à des recettes brutes de \$350,000,000.

M. HOWDEN: Je voudrais être bien fixé sur ces deux points, monsieur le président; pour commencer, dois-je comprendre qu'un chemin de fer n'abandonne que ces parties de lignes que l'autre compense?

M. KINLEY: Le même chemin de fer.

M. HOWDEN: Non, le même chemin de fer n'aurait pas deux embranchements dans la même région.

M. KINLEY: Peut-être.

M. HOWDEN: Pas habituellement.

M. MCKINNON: Tout ceci est naturellement subordonné à l'approbation de la Commission des transports.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. HOWDEN: Je voudrais savoir s'il est entendu que les embranchements ci-dessus ne sont abandonnés que lorsqu'une région peut être desservie par une autre voie ferrée. C'est le premier point sur lequel j'aimerais avoir des précisions. L'autre est: ces embranchements sont-ils abandonnés parce qu'ils ne sont vraiment pas économiques?

M. FAIRWEATHER: Voici ma réponse à vos deux questions: les chemins de fer classifient ces lignes comme faisant essentiellement double emploi.

M. HOWDEN: Je comprends.

M. FAIRWEATHER: C'est-à-dire, ce sont deux lignes assez rapprochées dans une même région, alors les autorités ferroviaires sont d'avis que l'une d'entre elles suffit amplement à tous les besoins.

En réponse à votre deuxième question: ces lignes peuvent ou non être rémunératrices par elles-mêmes. Un embranchement peut faire face à ses dépenses d'exploitation tout en faisant essentiellement double emploi et en étant susceptible de produire des économies si on l'abandonne. Il n'est pas nécessaire qu'une ligne ne soit pas rémunératrice avant d'être classifiée comme faisant essentiellement double emploi. Il y a deux épreuves; la première consiste à se demander si la ligne qui reste est en mesure de faire face raisonnablement aux nécessités du transport telles qu'estimées par les chemins de fer; la deuxième: l'abandon de ces lignes produirait-elle une économie. Telles sont les deux épreuves. Bien entendu, la décision définitive quant à établir si une seule ligne peut amplement suffire aux nécessités du transport est prise par la Commission des transports. Et chacun de ces projets d'abandons de ligne est sur le point d'être soumis à la Commission pour qu'elle les étudie, les approuve ou les désapprouve.

Quant à l'autre point: cette liste-ci contient-elle plus de lignes du National-Canadien que du Pacifique-Canadien, il est arrivé qu'on a étudié cette année l'abandon d'un plus grand nombre de lignes de celui-là. Règle générale, ces lignes faisant essentiellement double emploi se répartissent à peu près également dans l'ensemble du Canada.

M. YOUNG: Ce n'est pas le souvenir qui m'est resté de ces quelques dernières années.

M. FAIRWEATHER: J'ai dit qu'il en était généralement ainsi. Je ne crois pas qu'on a démontré que le National-Canadien avait consenti à l'abandon d'un plus grand nombre de lignes faisant essentiellement double emploi que le Pacifique-Canadien.

M. YOUNG: Quelle est la longueur totale des lignes abandonnées jusqu'ici par les deux chemins de fer?

M. FAIRWEATHER: Elle n'est pas considérable; environ 80 milles de voies d'après la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

M. HOWDEN: On en compte 186 milles rien qu'au Manitoba.

M. FAIRWEATHER: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Ces abandons sont projetés.

M. FAIRWEATHER: Si vous aviez les chiffres de la Saskatchewan vous pourriez constater que la longueur des abandons de lignes ressortissant au Pacifique est plus forte.

M. KINLEY: La Commission des transports a-t-elle rendu sa décision quant à la fermeture de la ligne Middleton-Bridgetown?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. KINLEY: Oui?

M. FAIRWEATHER: Oui, elle a autorisé son abandon.

M. KINLEY: En entier, de Victoria Beach à Bridgetown et de cet endroit à Middleton?

M. FAIRWEATHER: Jusqu'à Middleton. Le chemin de fer *Dominion Atlantic* assurera les communications avec Bridgetown au moyen d'une ligne en éperon.

M. KINLEY: C'est-à-dire, qu'on va abandonner la ligne entière.

M. FAIRWEATHER: Oui, mais à Bridgetown on construira un éperon.

M. BARBER: Immédiatement au-dessous, il est question des 637 milles de voies dont l'abandon avait été approuvé; cette longueur n'a pas encore été abandonnée?

M. FAIRWEATHER: Non, pas encore. Il y a un petit embranchement de Linwood à Listowel en Ontario et cet embranchement Middleton-Bridgetown que la Commission des transports nous a très récemment autorisés à abandonner. Ni l'un ni l'autre de ces abandons ne s'est encore effectué. Les lignes abandonnées d'après la loi sont celles de Saint-Jean-Farnham dans le Québec et celle de Cyr Junction-Edmunston au Nouveau-Brunswick. On est à préparer les données nécessaires pour les soumettre à la Commission des transports quant à l'abandon du restant de ces lignes afin de savoir si elle va ou non en permettre l'abandon.

M. BARBER: Je remarque l'item suivant, celui de l'hôtel Vancouver. M. Fairweather aurait-il la bonté de nous faire une déclaration complète sur les arrangements conclus avec le Pacifique-Canadien concernant l'abandon de cet hôtel lui appartenant et sur les obligations assumées?

M. FAIRWEATHER: Il y a eu un projet d'entente entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien d'après lequel ce dernier s'engageait à fermer son hôtel de Vancouver lorsque la construction de celui du National-Canadien serait terminée. Lorsque l'hôtel de ce dernier sera prêt il sera ouvert par les deux compagnies ferroviaires en vertu d'arrangements conjoints.

M. BARBER: Le National-Canadien n'assume-t-il pas quelque obligation quant à la propriété abandonnée?

M. FAIRWEATHER: Quant à la propriété abandonnée, l'hôtel—le National-Canadien y est intéressé en ce sens: l'hôtel doit être vendu ou évalué. S'il n'est pas vendu au cours des trois premières années—et je peux dire que lorsqu'il sera vendu il ne pourra être utilisé comme hôtel—mais s'il est vendu au cours des trois premières années, le National-Canadien profite du prix obtenu pour l'hôtel. Dans l'intervalle, et tant que l'hôtel abandonné demeure la propriété du Pacifique-Canadien, le National-Canadien assume sa part des frais d'y maintenir un gardien et sa proportion des taxes.

M. BARBER: A combien s'élèvent-elles dans un an?

M. FAIRWEATHER: Il faudrait que je me rafraîchisse la mémoire sur ce point. L'entente stipule encore que si l'hôtel n'a pas été vendu au cours des trois années après sa fermeture on devra le démolir; c'est-à-dire, on ne pourrait le garder sans l'utiliser. Ensuite, si l'hôtel n'a pas été vendu au bout de sept ans, je crois, l'entente renferme une disposition à l'effet qu'on devra décider la valeur du terrain et que le National-Canadien recevra une indemnisation comme partie de l'entente générale. Cette indemnisation revêtira la forme d'intérêt sur une partie de la valeur décidée, que le National-Canadien retirera au cours de la période entière de la location de l'hôtel du National-Canadien à la nouvelle compagnie exploitante.

M. BARBER: Si l'hôtel est démoli cela entraînera une certaine perte; le National-Canadien assumera-t-il une partie de cette perte?

M. FAIRWEATHER: Non.

M. BARBER: Le Pacifique-Canadien assumera tout?

M. FAIRWEATHER: Oui. Le National-Canadien retirera l'intérêt sur le prix de vente de cette propriété ou encore l'intérêt sur le prix décidé de la propriété pendant la durée entière du bail. Bien entendu, cela signifie, comme je l'ai déjà dit, que tant que l'hôtel appartiendra au Pacifique-Canadien jusqu'à la limite des sept ans, le National-Canadien doit prendre sa part des taxes, du salaire du gardien, etc.

M. KINLEY: Comment partagez-vous les bénéfices d'exploitation? A part égale?

M. FAIRWEATHER: Oui, s'il y a un déficit d'exploitation pour la compagnie exploitante de l'hôtel.

M. HOWDEN: Se propose-t-on de le louer ou de le réserver pour la vente?

M. FAIRWEATHER: Au cours des trois premières années, le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont toute latitude de le louer ou de le vendre, à leur gré. Mais si on ne prend pas de décision, au cours des trois années, qui agréé au National-Canadien, alors l'hôtel devra être démoli afin d'éviter le paiement de taxes.

M. BARBER: On ne pourra plus l'utiliser comme hôtel?

M. FAIRWEATHER: Non, non plus que le louer ou le vendre pour que son emplacement serve à la construction d'un autre hôtel.

M. HUNGERFORD: On ne peut l'utiliser comme hôtel à aucune condition.

M. BARBER: Les bénéfices du nouvel hôtel seront-ils divisés en deux parts égales?

M. FAIRWEATHER: Non. Sur les bénéfices du nouvel hôtel, il faut d'abord prélever les intérêts sur la valeur de la propriété, évaluée d'un commun accord, et les trois-quarts de cette somme sont versés au National-Canadien.

M. HOWDEN: Quelle évaluation a-t-on convenue?

M. FAIRWEATHER: L'intérêt stipulé se monte à \$280,000 par an. En capitalisant cette somme, vous avez la valeur de l'hôtel, qui est de \$7,000,000, à 4 p. 100. Ainsi le premier prélèvement à faire sur les bénéfices de l'hôtel est l'intérêt à 4 p. 100 sur l'évaluation convenue de la propriété, et tout le reste des bénéfices est partagé, comme dividendes, en parts égales entre le National-

Canadien et le Pacifique-Canadien. Pour résumer et empêcher tout malentendu: un quart de ce paiement va au Pacifique-Canadien, et trois quarts vont au National-Canadien.

M. HUNGERFORD: Vous pourriez l'exprimer de la manière suivante: jusqu'à concurrence de \$280,000 par an, somme qui représente l'intérêt sur la valeur convenue de la propriété, le National-Canadien reçoit les trois quarts et le Pacifique-Canadien reçoit un quart.

M. YOUNG: Quelle somme le Pacifique-Canadien a-t-il placée dans le nouvel hôtel?

M. FAIRWEATHER: Il n'y a rien placé. Sa part consiste à quitter le vieil hôtel et à renoncer à la concurrence, qui lui causait une perte. L'accord comporte d'autres détails. Par exemple, le transport gratuit de meubles du Pacifique-Canadien au National-Canadien, à destination du nouvel hôtel.

M. YOUNG: Le Pacifique-Canadien réalisait-il un bénéfice sur l'exploitation de l'hôtel actuel?

M. FAIRWEATHER: Oui, il réalisait un bénéfice.

M. YOUNG: Combien?

M. FAIRWEATHER: Je ne sais si je pourrais révéler ces chiffres. De toute façon, je ne les ai pas en détail.

M. HOWDEN: Ce n'était pas beaucoup.

M. FAIRWEATHER: Je ne crois pas que le bénéfice était très élevé, ces dernières années.

M. YOUNG: Atteignait-il le quart de \$280,000?

M. FAIRWEATHER: Je ne tiens réellement pas à répondre à cette question.

M. YOUNG: Nous devons être renseignés sur ce point. Si le bénéfice du Pacifique-Canadien n'atteignait pas cette somme, s'il ne réalise pas plus de bénéfice sur l'exploitation d'un hôtel sans concurrence...

M. FAIRWEATHER: Naturellement, au point de vue du Pacifique-Canadien, il abandonne l'exploitation d'un hôtel établi depuis des années.

M. YOUNG: Mais s'il ne faisait pas de bénéfice, n'est-il pas plus avantageux pour lui d'abandonner l'hôtel?

L'hon. M. HOWE: Il y a deux faces à la question. La seule chance de rendre avantageuse l'exploitation d'un hôtel était d'avoir toute la meilleure clientèle de Vancouver, et en ouvrant notre hôtel, il fallait nous demander si nous y réussissions, ou si nous subirions une perte inévitable. Je suis opposé à un établissement commercial comme celui qu'avait le Pacifique-Canadien.

M. YOUNG: Cet hôtel fonctionnera-t-il pendant les trois prochaines années?

M. FAIRWEATHER: Vous parlez du nouvel hôtel?

M. YOUNG: L'ancien hôtel. Sera-t-il exploité? Je ne dis pas, en qualité d'hôtel, mais je demande si quelqu'un exploitera cette propriété pendant les trois prochaines années?

M. HUNGERFORD: Peut-être, Dr Young, si nous trouvons à en faire un usage utile.

M. YOUNG: Ne sera-t-il pas exploité par le Pacifique-Canadien?

M. HUNGERFORD: Non, ce serait une exploitation conjointe par les deux compagnies.

M. YOUNG: Est-il vrai qu'une blanchisserie va s'installer sur cette propriété?

M. HUNGERFORD: Non.

M. YOUNG: Elle ne sera pas exploitée?

M. HUNGERFORD: Non, la blanchisserie a été transférée au nouvel hôtel, et la compagnie du nouvel hôtel a conclu un contrat avec le Pacifique-Canadien et est en train d'en conclure un avec le National-Canadien pour faire le blanchissage des chemins de fer et des bateaux avec celui de l'hôtel.

M. HOWDEN: On a pensé que l'édifice pourrait servir à l'installation de bureaux.

M. HUNGERFORD: Cette suggestion a été faite. La destination de l'édifice n'est pas encore très précise; c'est une des questions qu'il nous faut étudier.

M. YOUNG: Quels sont les impôts annuels sur l'ancien hôtel?

M. HUNGERFORD: Ils semblent avoir varié d'année en année; nous les avons peut-être.

M. FAIRWEATHER: Je ne voudrais pas indiquer de mémoire le chiffre des impôts.

M. YOUNG: Pourrez-vous nous l'indiquer à notre prochaine séance?

M. FAIRWEATHER: J'ai un chiffre à la mémoire, mais je voudrais le vérifier.

M. EMMERSON: Pour revenir à la page 5, au compte des immobilisations, je vois que vous faites figurer différents postes, comme "le matériel roulant acheté ou construit", etc. Pourrions-nous avoir le détail de ce que le National-Canadien a acheté et de ce qu'il a construit?

M. ARMSTRONG: Pendant l'année 1938, les usines Transcona ont construit 25 wagons à sable et 13 charrues à neige; le reste du matériel a été construit dans diverses fabriques de wagons et de locomotives.

M. EMMERSON: Par des entreprises privées?

M. ARMSTRONG: Par des entreprises privées.

M. EMMERSON: Le National-Canadien a construit en tout, dans ses propres usines, 25 wagons à sable et 13 chasse-neige?

M. ARMSTRONG: C'est exact.

M. MCKINNON: Si nous pouvons en revenir à la question du terminus de Montréal, je voudrais poser quelques questions à M. Fairweather.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais en finir avec le rapport, si vous le voulez bien, après quoi nous reprendrons la question du terminus. Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser sur d'autres parties du rapport?

M. WALSH: Je voudrais me renseigner sur l'argent dépensé en secours de chômage. Combien les chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils reçu de l'Etat sous cette rubrique? Est-il possible de trouver exactement le montant qui a été avancé à ce titre?

L'hon. M. HOWE: Oui, je crois que nous l'avons ici. Jusqu'au 31 mars, le montant payé ou payable par l'Etat fut de \$148,876. Ceci ne comprend pas le terminus de Montréal.

M. WALSH: Oui, en dehors du terminus de Montréal.

L'hon. M. HOWE: \$148,876.51; et \$109,911.51 d'engagements.

M. WALSH: Ce n'était pas dépensé, comme les années précédentes, dans le programme conjoint des dépenses ferroviaires?

L'hon. M. HOWE: Non, nous en avons fait un article d'aide aux projets ferroviaires, faisant partie du programme d'encouragement à la construction, et limité à la main-d'œuvre employée à ces travaux.

M. WALSH: Alors, quel était le coût de la nouvelle gare de Saskatoon, qui figure au même article "Dépenses en secours de chômage"? Quel en est le coût total?

L'hon. M. HOWE: Environ \$300,000, je crois.

M. WALSH: Sur ce montant, quelle a été la contribution de l'Etat, prélevée sur le fonds de secours contre le chômage?

L'hon. M. HOWE: \$79,078.61 au 31 mars.

M. WALSH: Cela faisait-il partie du programme discuté à la dernière session parlementaire?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. WALSH: Le programme a-t-il été lent à s'exécuter?

L'hon. M. HOWE: Pas le programme discuté l'année dernière. La gare de Saskatoon est dans une situation analogue à celle de l'hôtel Vancouver et du terminus de Montréal; elle était à demi construite et laissée inachevée.

M. WALSH: Quand a-t-elle été commencée?

L'hon. M. HOWE: En 1929.

M. HUNGERFORD: En 1928 ou 1929, je crois.

M. SMART: 1928.

M. WALSH: Quand les travaux ont-ils été arrêtés?

M. SMART: En 1931 ou 1932.

M. HUNGERFORD: A Saskatoon?

M. SMART: Oui.

M. HUNGERFORD: Je crois que nous n'y avons travaillé que pendant deux ans, une partie d'une saison, et une partie d'une autre.

M. SMART: En 1930?

M. WALSH: A quelle époque?

M. SMART: 1930 ou 1931.

M. WALSH: Y avait-il une raison particulière pour arrêter les travaux à cette époque?

L'hon. M. HOWE: Le manque d'argent.

M. HUNGERFORD: La crise économique, voilà tout.

M. WALSH: On avait besoin d'une gare à Saskatoon. Si l'on avait décidé d'en construire une, on aurait dû continuer et l'achever.

M. YOUNG: Une faute a été commise dans ce cas particulier, de même qu'une faute a été commise, à mon avis, au sujet du terminus de Montréal. A cette époque, on aurait dû donner du travail plutôt que l'arrêter, en 1930 et 1931.

M. WALSH: S'est-il produit une augmentation du trafic des voyageurs ou des marchandises à Saskatoon, pour justifier l'achèvement de la gare, ou profite-t-on simplement de l'occasion de faire dépenser à Saskatoon des secours de chômage? Je ne suis nullement opposé à la construction de cette gare, car je ne connais pas la situation locale. Je ne suis jamais allé à Saskatoon. Mais je sais que les travaux ont été commencés, puis arrêtés, puis qu'on les recommence, et je cherche à me renseigner.

M. HUNGERFORD: Les travaux furent d'abord commencés, et l'on a posé les voies et construit les quais. La gare elle-même n'était pas construite. L'on se propose actuellement de construire la gare proprement dite. La vieille gare ne répond pas aux besoins du public. L'espace est insuffisant et mal disposé; la nouvelle gare sera mieux adaptée au service du public. Le nombre de trains est pratiquement le même, bien qu'il soit possible que le trafic-voyageurs ne soit pas aussi considérable qu'autrefois; cela varie de temps à autre.

M. BARBER: Je voudrais poser une question au sujet des pensions à la page 6. Les pensionnés doivent-ils compter sur les recettes de la Compagnie, ou bien a-t-on établi un fonds suffisant pour assurer le service des pensions?

M. FAIRWEATHER: Parlez-vous du *Social Security Act* des Etats-Unis ou des pensions canadiennes?

M. BARBER: Du Canada.

M. FAIRWEATHER: Il y a trois fonds au Canada pour les pensionnés du National-Canadien. Tous sont à base de contribution, et les employés versent une partie de leur salaire à ces fonds. Dans les trois cas, le Réseau contribue aussi au coût des pensions.

M. BARBER: Etablira-t-on un fonds suffisant pour pourvoir aux pensions, ou devra-t-on compter sur des sommes complémentaires?

M. FAIRWEATHER: La réponse est la suivante: Vous devez comprendre que la contribution de la Compagnie, la partie du coût payable par la Compagnie, est payée comme elle doit l'être. La contribution de l'employé est payé pendant ses années de travail. Par conséquent, la réponse est qu'en ce qui concerne la partie payée par l'employé, un fonds est établi. Pour ce qui concerne la partie payée par la Compagnie, elle est imputée aux dépenses d'exploitation, comme elle doit l'être.

M. YOUNG: Quelle partie est payée par les employés?

M. FAIRWEATHER: Il est très difficile de répondre à cette question. Je crois qu'à l'origine les fonds devaient être divisés en deux parties égales: l'Intercolonial et le fonds de prévoyance de l'île du Prince-Edouard et le fonds de pension du Grand-Tronc. Je crois qu'on se proposait de les diviser en deux parts égales, mais cela n'a pas été appliqué ainsi, et la Compagnie supporte plus de 50 p. 100 du coût.

M. YOUNG: Combien en plus?

M. FAIRWEATHER: J'hésiterais à dire combien.

M. YOUNG: Est-ce beaucoup ou peu; combien en plus?

M. FAIRWEATHER: Vous pouvez voir que sous le régime même du fonds de prévoyance, sous le régime du fonds de prévoyance de l'Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, la contribution de la Compagnie est très supérieure. Je dirais qu'actuellement la Compagnie verse environ \$1,400,000 et les employés environ \$200,000.

M. EMMERSON: Ce montant sera réduit avec le temps?

M. FAIRWEATHER: Ce fonds n'est plus ouvert. Il ne peut plus recevoir de nouveaux membres. Maintenant, en ce qui concerne le fonds du Grand-Tronc, les contributions des employés, ces dernières années, ont été de nouveau plus faibles que celles de la Compagnie. Il s'agit du fonds, relativement peu important, et qui n'est plus ouvert. Je crois qu'il comprend actuellement 142 pensionnés et environ 150 membres payant des contributions, c'est un très petit fonds. Le fonds du Grand-Tronc et, naturellement, notre système général de pensions, furent placés sur la base de la contribution en 1935. Avant cela, il était sur une base non contributive, entièrement à la charge de la Compagnie. C'est en 1935 qu'il fut placé sur une base contributive.

M. YOUNG: A parts égales?

M. FAIRWEATHER: Non, je ne dirais pas à parts égales.

M. VIEN: L'employé verse-t-il un pourcentage déterminé de son salaire?

M. FAIRWEATHER: Cela dépend. Pour le fonds de l'Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, c'était 1½ p. 100. Pour le fonds de pension du Grand-Tronc, c'est fixé à 2½ p. 100. Pour le fonds du National-Canadien, c'est un montant variable, choisi par l'employé lui-même, et qui peut-être de 1, 2, 3, 4 ou 5 p. 100 en ce qui concerne la part de la Compagnie. Si l'employé veut augmenter ses contributions, il peut les porter à 10 p. 100 de son salaire, mais la Compagnie ne va pas au delà de 5 p. 100.

M. VIEN: Je suppose que les avantages varient selon ces plans?

M. FAIRWEATHER: Avec le fonds de l'Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard, le seul avantage retiré par l'employé est une pension pour le reste de sa vie lorsqu'il prend sa retraite; elle est calculée sur cette base: 1½ p. 100 du salaire moyen des huit dernières années, multiplié par le nombre d'années de services. Avec le fonds de pension du Grand-Tronc, l'avantage prend aussi la forme d'une pension, calculée au taux de un soixantième du salaire moyen des dix meilleures années. Enfin, dans le cas du fonds général du National-Canadien, les avantages

prennent la forme d'une pension que l'on peut recevoir soit comme annuité pendant sa vie, soit comme annuité à un taux inférieur pendant sa vie ou celle d'un conjoint survivant, soit comme annuité garantie pendant une durée déterminée.

M. HUNGERFORD: A un taux inférieur.

M. FAIRWEATHER: Egalement à un taux inférieur. Toutes sont calculées selon les tables des actuaires de sorte que l'avantage est le même que si l'on avait choisi l'annuité simple. En cas de décès avant la pension, ou de départ du service avant la retraite, il y a une disposition pour le remboursement des contributions faites par l'employé.

M. MAYBANK: Avec ou sans intérêt?

M. FAIRWEATHER: Dans le cas du plan principal du National-Canadien, c'est avec intérêt; dans le cas du fonds de l'Intercolonial et de l'Île du Prince-Edouard, ou de celui du Grand-Tronc, je crois que c'est sans intérêt.

M. YOUNG: Quel est le taux d'intérêt?

M. FAIRWEATHER: Pour le fonds général, le taux d'intérêt est fixé, tous les trois ans, par le conseil d'administration, mais il ne peut être inférieur au rendement moyen des obligations de l'Etat fédéral à échéance, je crois, de vingt ans. Le taux d'intérêt est actuellement de 3½ p. 100.

M. WALSH: Y a-t-il un âge fixé pour la retraite?

M. FAIRWEATHER: Oui. La retraite est obligatoire à l'âge de 65 ans, mais des dispositions prévoient la retraite à l'âge de 60 ans, après vingt ans de services, dans le cas d'incapacité totale.

M. WALSH: Il n'y a pas de montant minimum pour la retraite?

M. FAIRWEATHER: Oui, il y a un montant minimum de \$300 par an, avec le fonds général.

M. WALSH: Un cas déplorable a été porté à mon attention. Un de vos contrôleurs de wagons-salons a été mis à la retraite, tout dernièrement, à l'âge de 65 ans, avec \$29 par mois. Un homme ne peut pas vivre avec \$29 par mois.

M. CAMERON: Combien d'années de services avait-il?

M. WALSH: Trente-cinq ans.

M. FAIRWEATHER: Après tout, le coût des pensions, avec le plan du National-Canadien qui ne comportait pas de contribution, atteignait un chiffre très élevé, et il fallait prendre quelque mesure. On a adopté le système contributif. D'après ce que vous me dites, je suppose que cet homme n'a pas voulu contribuer à notre fonds; et en conséquence il a reçu ce qu'on appelle la pension de service. C'est-à-dire qu'il n'a reçu que la pension à laquelle il avait droit à la date du changement. S'il avait voulu contribuer au fonds, sa pension aurait été plus élevée.

M. WALSH: Quand ils contribuent au fonds, vous dites que c'est sur la base d'un certain pourcentage de leur salaire. Certains de vos employés sont très mal payés?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. WALSH: Leur revenu est constitué principalement par les pourboires et gratifications de ce genre?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. WALSH: Leur indemnité de retraite est très faible, si on ne la calcule que d'après leur salaire.

M. MAYBANK: N'y a-t-il pas un minimum?

M. FAIRWEATHER: Il y a un minimum. Quand on a préparé le plan de pension du National-Canadien, on a sérieusement examiné la question que vous soulevez, monsieur Walsh. On a reconnu qu'un plan de pension à base de contribution, mis en vigueur avec un taux d'intérêt fixe assez élevé pour payer la moitié

du coût de la pension, constitue un réel fardeau pour le petit salarié; il ne peut réellement pas payer. C'est pourquoi ce plan du National-Canadien donne une pension minimum de \$300 par an à l'employé qui n'a versé aucune contribution. Il n'a pas besoin de rien verser pour recevoir \$300 par an, \$25 par mois. C'est tout bénéfice pour lui. Si sa situation financière ne lui permet pas de contribuer, telle est sa pension. Mais s'il trouve le moyen de contribuer, il augmentera sa pension. Je trouve que c'est un très bon arrangement. La personne qui ne peut pas se permettre...

M. DEACHPMAN: Ce serait une pension selon le système Aberhart?

M. FAIRWEATHER: Non, ce n'est guère cela, parce qu'il faut que l'employé ait fait du service. Pour avoir droit à la pension, il doit donner vingt ans de loyaux et fidèles services à la compagnie.

M. VIEN: Monsieur le président, si le prélèvement, ou le taux, varie de 1½ p. 100 à 5 p. 100, et que les employés aient divers avantages selon les différents systèmes, tous basés sur des évaluations d'actuaire, je ne vois pas grand motif de plainte. Rares sont les employés qui ne peuvent verser 1½ p. 100 de leur salaire. Cela va même jusqu'à 5 p. 100. Prenez un homme qui gagne \$1,000 par an; il doit verser 5 p. 100 de ce revenu, soit \$50, ce qui fera un peu plus de \$4 par mois. Il ne me paraît pas excessif de demander à cet employé une contribution de \$4 ou \$5 par mois pour augmenter sa pension lorsqu'il sera à la retraite. Par conséquent, tout en ayant pitié, comme M. Walsh, de l'homme qui prend sa retraite à 65 ans et se trouve avec le simple minimum de \$300 par an, nous devons aussi penser que d'autres choix s'étaient offerts à lui. Il aurait pu verser 1½ p. 100 ou davantage, jusqu'à 5 p. 100. Je suppose que 5 p. 100 est le maximum?

M. MAYBANK: C'est le maximum.

M. VIEN: Le maximum?

M. MAYBANK: Oui.

M. VIEN: Une contribution maximum de 5 p. 100, sur le salaire d'un employé de chemin de fer, n'est pas déraisonnable. De fait c'est celle qui est exigée de tous les fonctionnaires faisant partie du service civil canadien. Par conséquent, si on trouve que la pension est peu élevée pour celui qui n'a pas versé de contributions, il faut se rappeler que c'est parce qu'il ne s'est pas prévalu de ce qu'on lui offrait. Si la caisse de retraite coûte déjà au chemin de fer un million de dollars ou plus par an, le fait d'augmenter ces pensions sans que les employés y contribuent constituerait un fardeau plus lourd pour le réseau et augmenterait le déficit de fin d'année.

M. BARBER: Je vois que les pensions ont coûté \$4,159,798; c'est un chiffre supérieur à celui de 1937.

M. VIEN: Oui.

M. FAIRWEATHER: Ce chiffre est pour l'ensemble de nos plans.

M. MAYBANK: N'y a-t-il pas, monsieur Fairweather, un certain nombre d'employés pour qui la possibilité d'être pensionnés n'existe pas? Ici, au service civil, il y a un certain nombre de fonctionnaires qui peuvent avoir travaillé depuis dix ans ou peut-être plus; cependant ce sont encore des employés temporaires et la pension n'existe pas pour eux; ils n'y comptent pas. Ne trouve-t-on pas une situation semblable au National-Canadien?

M. FAIRWEATHER: La situation est un peu semblable. Pour qu'un employé ait droit à la pension, il faut qu'il ait à son crédit vingt ans de service reconnu et qu'il se soit toujours bien conduit.

M. VIEN: Cela équivaut à un emploi permanent.

M. FAIRWEATHER: En effet. Si, par hasard, vous étiez déjà un vieil employé avant l'époque où le changement...

M. MAYBANK: C'était en 1935.

M. FAIRWEATHER: Oui. Je veux dire qu'à cette époque, il s'agissait de quinze ans. Pour les plus vieux employés c'est quinze ans de service et pour les nouveaux, vingt ans.

M. MAYBANK: Et ce n'est pas fini.

M. FAIRWEATHER: Maintenant j'aborde ce à quoi vous faites allusion. N'importe qui satisfaisant à ces exigences a droit à une pension. S'il ne remplit pas la condition des quinze ou des vingt ans, il n'a pas droit aux allocations de retraite mais notre nouveau plan donne à un employé qui fait partie du service depuis dix-neuf ans, le droit de contribuer au plan de pension du National-Canadien au bout de ses dix premières années de service. Par conséquent, il y a neuf ans pour lesquels il peut verser des cotisations. A sa mise à la retraite, la compagnie accordera à cet employé une pension basée sur ses cotisations et sur les cotisations identiques de la compagnie, mais il ne touchera pas la pension de service ou la pension de base.

M. MAYBANK: L'état de choses dont vous parlez fait naître la situation suivante, n'est-ce pas? Voici un grand nombre d'employés qui semblent...

M. VIEN: Sont-ils saisonniers ou non?

M. MAYBANK: Non, je ne parle pas des employés saisonniers.

M. VIEN: Sont-ils permanents?

M. MAYBANK: Oui. Ce sont des employés qui, au moment où ils étaient engagés semblaient être permanents selon toutes les apparences. A tout événement, au bout d'un an ou deux, personne ne doutait de leur permanence, et ils ont ainsi travaillé, non pas en subissant des interruptions saisonnières mais bien tous les jours de l'année. Et il en va ainsi pour dix ans, sans qu'ils versent de cotisations. Malgré qu'ils y seraient disposés, ils ne le peuvent pas.

M. FAIRWEATHER: Pas pour les dix premières années.

M. MAYBANK: Pas pour les dix premières années?

M. FAIRWEATHER: Non.

M. MAYBANK: Combien faut-il qu'un employé ait d'années de service pour avoir droit à une pension. N'est-ce pas vingt ans?

M. FAIRWEATHER: Voulez-vous dire pour être admissible à la pension de service ou pension initiale?

M. MAYBANK: J'entends quand un employé a atteint l'âge de 65 ans.

M. FAIRWEATHER: Si c'est un nouvel employé, il lui faudrait vingt ans de service.

M. MAYBANK: En supposant qu'un employé entre au service de votre compagnie à 35 ans, il ne verse pas de cotisations avant l'âge de 45 ans.

M. FAIRWEATHER: C'est exact.

M. MAYBANK: Et on s'attend à ce qu'il se retire vingt ans plus tard. Il est censé verser pendant tout ce temps des cotisations et la compagnie est censée en verser tout autant?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. MAYBANK: Et la pension s'établirait sur un pourcentage des appointements touchés pendant la période entière de service, ou sur un pourcentage des appointements touchés pendant les huit dernières années, ou quoi encore.

M. FAIRWEATHER: Non. D'après notre plan, l'employé dont vous parlez toucherait sa pension initiale de \$300 par année puis il recevrait une rente viagère achetable par ses cotisations et l'intérêt couru, plus les cotisations de la compagnie. Le tout est établi suivant les calculs actuariels et constitue la pension de cet employé.

M. VIEN: Mais c'est tout de même basé sur le nombre d'années de service, n'est-ce pas?

M. FAIRWEATHER: Cela s'y rapporte parce que les gains de l'employé ont rapport aux années de service.

M. VIEN: Ainsi, d'après l'exemple qu'a donné M. Maybank, un employé entrant au service de la compagnie à 35 ans pourrait contribuer au plan de pension à l'âge de 45 ans.

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. VIEN: Et lorsqu'il prend sa retraite à 65 ans, il touche sa pension initiale de \$300?

M. FAIRWEATHER: C'est cela.

M. VIEN: Est-ce que la pension qu'il toucherait serait basée sur les trente ans pendant lesquels il a été au service de la compagnie ou sur les vingt ans pendant lesquels il a souscrit au fonds de pension?

M. FAIRWEATHER: Ni l'un ni l'autre. Cette pension s'établirait sur le montant placé à son nom dans la caisse de fiducie.

M. VIEN: Je vois. Alors, quand il commence à souscrire au fonds de pension à l'âge de 45 ans, après dix ans de service, il est admissible à verser des cotisations pour les dix ans qu'il a déjà faits.

M. FAIRWEATHER: Non, voilà le point. Pour ces dix ans là....

M. VIEN: Il touche la pension initiale?

M. FAIRWEATHER: L'employé en question touche la pension initiale et cela sans cotisation de sa part, mais il faut qu'il donne le service voulu pour être admissible. Pour traiter du point que vous avez soulevé, il existe très peu d'employés qui n'ont droit à aucune pension parvenus à l'âge de 65 ans. L'an dernier, nous en avons pensionné 991. J'hésiterais à donner le nombre de ceux qui se retirent sans avoir droit à la pension, mais ce ne serait qu'une infime fraction du chiffre ci-dessus. Il pourrait y en avoir 70 ou 80 ou quelque chose d'approchant.

M. BARBER: Quelle est la proportion de ceux qui versent des cotisations?

M. FAIRWEATHER: Je vous demande pardon?

M. BARBER: Quelle est la proportion approximative de ceux qui contribuent au fonds de pension?

M. FAIRWEATHER: De ceux qui sont admissibles à verser des cotisations?

M. BARBER: Non, de tous les employés.

M. MAYBANK: Il y a deux catégories de pensions.

M. VIEN: Prenons les 900 et quelques employés qui ont été pensionnés l'an dernier. Combien d'entre eux versaient des cotisations et par conséquent touchaient des allocations en conformité de votre plan?

M. FAIRWEATHER: D'après le fonctionnement du plan des contributions?

M. VIEN: Oui.

M. FAIRWEATHER: Bien entendu, ils touchent tous leur pension de service. Je ne pourrais vous donner sur-le-champ un chiffre exact, mais je pourrais dire un peu plus de 50 p. 100 d'entre eux, peut-être 60 p. 100.

M. VIEN: Mais cela augmentera d'année en année?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. EMMERSON: Ce plan de pension existe-t-il pour tout le réseau?

M. FAIRWEATHER: Oui, il s'appliquerait à tout le réseau. Il y a environ 7,000 employés contribuant aux fonds de pension de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Île du Prince-Edouard.

M. DEACHMAN: Comment expliquez-vous que sous la rubrique des frais généraux, en page 17, le montant donné pour les pensions soit de \$4,022,000 alors que l'an dernier il était de \$4,159,000?

M. COOPER: Certains de ces frais sont imputables soit aux messageries, soit au service des télégraphes, soit aux hôtels et aux filiales. Ce chiffre de \$4,159,000 représente le total de tous ces frais-là.

M. DEACHMAN: Ce chiffre-là couvre tout et l'autre regarde l'exploitation ferroviaire purement et simplement.

M. MAYBANK: Nous nous écartons de la question que j'ai posée. Pour revenir au point que j'ai soulevé, je songe aux employés qui devront probablement prendre leur retraite avant 65 ans. Certaines personnes vieillissent plus vite que d'autres, les femmes en particulier. Celles auxquelles je faisais allusion avaient probablement versé des cotisations pendant une dizaine d'années, et je voudrais savoir quelle serait la pension qu'elles toucheraient advenant leur mise à la retraite forcée?

M. FAIRWEATHER: Si, à l'âge de 60 ans, les employés en question ont vingt ans de service, ils peuvent prendre leur retraite en donnant un certificat de médecin. Ils peuvent prendre leur retraite s'ils ont moins de 60 ans pourvu qu'ils aient trente-cinq ans de service. C'est-à-dire que malgré qu'ils n'aient pas atteint l'âge de 60 ans, ils peuvent prendre leur retraite dans ce cas-là, s'ils sont malades. Mais s'ils sont âgés de 60 ans et plus, il faut qu'ils aient vingt ans de service.

M. MAYBANK: Pourquoi ne pas permettre aux employés permanents de contribuer au fonds de pension pendant les dix premières années?

M. FAIRWEATHER: Parce que la compagnie leur accorde déjà la pension initiale sans qu'ils soient obligés de verser des cotisations.

M. MAYBANK: Oui, mais ils ne la touchent que s'ils atteignent l'âge de 65 ans.

M. FAIRWEATHER: Sans doute, mais après tout ce plan de pension est destiné à favoriser les longs et loyaux services. C'est une récompense donnée à la fidélité.

M. MAYBANK: Il doit y avoir un grand nombre de personnes qui doivent cesser de travailler avant 65 ans. Je songe aux femmes en particulier.

M. FAIRWEATHER: Dans ce cas, la compagnie leur rembourse leurs cotisations plus l'intérêt couru.

M. MAYBANK: Oui, mais pendant dix ans on ne leur a pas permis d'en verser.

M. FAIRWEATHER: Je sais, mais ils touchent leurs appointements.

M. MCKINNIN: Prenons le cas d'un employé de dix ans de service, mais qui n'a pas travaillé de façon consécutive.

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. MCKINNIN: Cet employé peut, mettons, travailler trois ou quatre mois par année. Dans ce cas, basez-vous les années de service sur douze mois de travail?

M. FAIRWEATHER: Non, les dix années de service comptent à partir de la date du dernier engagement. Par conséquent, en supposant qu'un employé soit engagé aujourd'hui, malgré que son travail ne soit que saisonnier, dans dix ans d'ici il sera admissible à verser des cotisations, quand bien même il n'aurait, de fait, travaillé que pendant cinq ans.

M. KINLEY: Monsieur le président, puis-je avoir un rapport sur la manière dont a été réglé le cas d'un cheminot de mon comté, un nommé Millege Weagle, et puis-je aussi avoir le dossier?

L'hon. M. HOWE: Vous pouvez avoir le rapport mais pas le dossier.

M. KINLEY: J'aimerais avoir ce rapport demain. Il s'agit d'une pension initiale mais il se pose là un principe que je crois très important. Je veux que ce rapport me soit remis demain matin.

L'hon. M. HOWE: Je suppose que les autorités compétentes vous le remettront.

M. FAIRWEATHER: De qui s'agit-il?

M. KINLEY: D'un nommé Millege Weagle.

M. FAIRWEATHER: Est-ce un cas relevant de la caisse de prévoyance de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard?

M. KINLEY: Non, il s'agit d'une pension initiale. Le dossier qui concerne cette affaire est assez volumineux.

M. SMART: Ce serait le *Halifax and South Western*.

M. WALSH: Voudriez-vous vous reporter à la page 6, à la rubrique du service de factage?

M. KINLEY: J'aimerais avoir ce rapport pour la séance de demain. Il se pose un principe très important dans le cas dont je vous parle et je ne crois pas que l'intéressé ait été traité avec justice.

M. ARMSTRONG: Il s'agit d'une pension accordée récemment, n'est-ce pas?

M. KINLEY: Accordée, dites-vous?

M. ARMSTRONG: C'est un cas dont on a disposé récemment.

M. KINLEY: Il y a à peine six mois.

M. ARMSTRONG: Vous dites qu'il s'agit d'un nommé Weagle?

M. KINLEY: Oui, Millege Weagle.

M. VIEN: Un cas épineux a été porté à ma connaissance où les règlements concernant la pension ont causé toutes sortes d'ennuis à une famille. Je ne blâme pas le régime mais je crois qu'on pourrait facilement remédier aux inconvénients qu'il peut offrir. Prenons le cas d'un employé de 63 ou de 64 ans qui meurt avant de prendre sa retraite; dans un cas semblable sa veuve ne touche pas de pension. A mon avis, il devrait y avoir moyen de permettre à la veuve d'un employé qui meurt sans avoir été pensionné de bénéficier d'une façon quelconque des allocations de pension. Dans un certain cas, l'employé avait été au service de la compagnie pendant presque quarante ans. A l'époque de sa mort il était chef de gare mais il s'est éteint quelques mois avant de toucher sa pension et sa veuve n'a reçu que le remboursement des cotisations versées, soit une somme de \$600 ou \$700 en tout, je crois.

M. FAIRWEATHER: C'est certainement un point à considérer. Je vous dirai toutefois, qu'à ce propos le plan de pension du National-Canadien est le plus libéral de tous ceux qu'il m'a été donné d'étudier. Si vous étudiez le *United States Railroad Retirement Act*, vous y verrez que le cheminot américain doit opter pour une pension à sa veuve cinq ans avant sa mise à la retraite ou il faut, pour que cette option s'exerce, qu'un certificat de médecin établisse que l'employé est en bonne santé et qu'il est assurable. D'après le plan de pension du National-Canadien, un employé a droit d'opter, en tout temps avant sa mort ou avant sa mise à la retraite, pour faire changer sa pension en une rente viagère payable jusqu'au décès du survivant des deux conjoints et il a toute facilité de le faire. S'il ne le fait pas, bien entendu, sa veuve ne touche alors que le remboursement des cotisations. J'ignore comment nous pourrions rendre cette option automatique.

M. VIEN: Je suggérerais qu'après avoir atteint l'âge de 60 ans, si l'employé meurt en ayant à son crédit un certain nombre d'années de service, sa veuve ait le privilège de choisir entre le remboursement des cotisations versées et une allocation de pension en vertu du plan. Je crois que vous régleriez ainsi maintes difficultés. Je ne critique pas le plan tel qu'il existe aujourd'hui, mais à mon avis une mesure en ce sens serait une amélioration.

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

M. YOUNG: Je voudrais que les administrateurs des chemins de fer nous disent comment fonctionnent les ententes au sujet de l'exploitation en commun. Tout d'abord, combien y a-t-il de services exploités en commun et ensuite, quelle expérience a-t-on acquise à ce propos au cours des années?

M. FAIRWEATHER: Faites-vous allusion à l'exploitation en commun des trains de voyageurs?

M. YOUNG: Oui.

M. FAIRWEATHER: La mise en commun des trains de voyageurs consiste à réunir dans une même caisse toutes les recettes des services-voyageurs entre Québec et Toronto et entre Ottawa et Toronto.

M. MÅYBANK: C'est tout ce en quoi cela consiste?

M. FAIRWEATHER: Oui. Cette exploitation en commun fait réaliser d'importantes économies en regard des conditions de concurrence qui existaient auparavant. Je crois que, dans l'ensemble, elle donne satisfaction. Elle fait certainement réaliser des économies en ce qu'elle a permis de supprimer un certain nombre de trains-mille se faisant concurrence.

Comme notre rapport annuel en fait mention, nous étudions actuellement la possibilité d'étendre cette exploitation en commun à tous les services-voyageurs faisant double emploi au Canada.

M. YOUNG: Voulez-vous expliquer au Comité comment les deux compagnies se partagent les recettes?

M. FAIRWEATHER: Elles se les partagent également.

M. YOUNG: Egalement?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. MCKINNON: Nonobstant le matériel roulant utilisé?

M. FAIRWEATHER: L'exploitation en commun a pour principe de traiter différemment les recettes et les dépenses. Chaque compagnie reçoit 50 p. 100 des recettes communes et elle est responsable des frais suivant le service qu'elle donnait avant la mise en commun.

M. MCKINNON: Voici où je veux en venir: supposons que le train de nuit à destination de Toronto soit remorqué par une locomotive du National-Canadien et se compose de neuf ou dix wagons de cette compagnie.

M. FAIRWEATHER: Ce train ne serait pas remorqué par une locomotive du National-Canadien; mais plutôt par une locomotive du Pacifique-Canadien. Il pourrait par exemple compter quelques wagons du National-Canadien.

M. MCKINNON: Si ce train compte quelques wagons du National-Canadien, les recettes qu'il produit seront-elles partagées à parts égales.

M. FAIRWEATHER: Ce ne sont pas les recettes d'un train en particulier qui sont mises en commun mais bien plutôt les recettes provenant de tous les billets qui sont vendus à Ottawa ou via Ottawa à destination de Toronto. Quel que soit le train que vous preniez, les recettes sont mises en commun. Vous pouvez vous rendre à un endroit quelconque de la ligne entre Ottawa et Toronto par un train qui n'est pas exploité en commun et cependant les recettes-voyageurs sont versées au fonds commun. Les recettes sont mises en commun quel que soit le train que vous preniez, et elles sont divisées entre chaque compagnie à parts égales, ce qui représente la proportion que chaque compagnie jugeait recevoir avant les accords de mise en commun, non pas quant à un itinéraire en particulier, mais bien par rapport à l'ensemble des services-voyageurs exploités en commun.

M. VIEN: En ce qui concerne le matériel roulant?

M. FAIRWEATHER: Pour ce qui a trait au matériel roulant, aux trains et aux locomotives, aux équipes d'employés et autres choses de même nature, chaque compagnie se charge de la même proportion de trains-mille, de wagons-mille et de locomotives-mille qui lui incombait quand elle rivalisait avec sa concurrente.

M. VIEN: Serait-ce à parts égales là aussi?

M. FAIRWEATHER: Non, pas nécessairement. A cette époque-là, le Pacifique-Canadien faisait circuler plus de trains.

M. YOUNG: Supposons qu'un service ait augmenté et que l'autre ait décliné. Disons, par exemple, que le National-Canadien ait transporté auparavant une plus forte proportion des voyageurs mais que soudain le public voyageur ait décidé de favoriser le Pacifique-Canadien.

M. FAIRWEATHER: Une fois l'exploitation en commun établie, cela ne change plus.

M. YOUNG: Il n'y a rien qu'on prenne en considération après cela?

M. FAIRWEATHER: Non. Dès que la mise en commun est un fait accompli, cela ne change plus.

M. YOUNG: Et à propos du chemin de fer lui-même, de la voie ferrée que parcourent les trains en commun, comment rajustez-vous tout cela?

M. FAIRWEATHER: Les rajustements s'opèrent en se basant sur les trains-mille. Chaque compagnie doit exploiter sa proportion de trains-mille, de wagons-mille et de locomotives-mille; elle doit se charger de sa proportion de réparations aux locomotives. Elle doit réparer sa proportion de wagon et elle doit fournir sa proportion de trains-mille. Tout cela se calcule au moyen de formules établies.

M. YOUNG: Je parle des voies ferrées.

M. FAIRWEATHER: Les voies ferrées sont comprises dans les trains-mille.

M. MCKINNON: Chaque compagnie se sert de sa propre voie ferrée?

M. FAIRWEATHER: Chaque compagnie se sert de sa propre voie ferrée sauf que pour arriver à Montréal ou en partir, deux trains en commun partant de la gare Windsor ou y arrivant s'engagent sur les voies du National-Canadien ou les quittent à Dorval. Entre la gare Windsor et celle de Dorval, ces trains circulent sur la voie du Pacifique-Canadien. La compagnie dont les voies servent à la circulation du train fournit la locomotive et l'équipe d'employés.

M. VIEN: Mais de Montréal à Toronto et d'Ottawa à Toronto, c'est la voie du National-Canadien qui est la plus utilisée, n'est-ce pas?

M. FAIRWEATHER: Non. Entre Ottawa et Toronto, c'est la voie ferrée du Pacifique-Canadien dont se servent presque entièrement les deux compagnies.

M. VIEN: Mais à Brockville?

M. FAIRWEATHER: J'entends entre Ottawa et Toronto. Il y a un train qui va d'Ottawa à Toronto par la voie du Pacifique-Canadien et un autre qui fait la correspondance avec le National-Canadien à Brockville. Les wagons du train qui fait la correspondance à Brockville continuent jusqu'à Toronto par la voie ferrée du National-Canadien. L'autre train passe par Peterborough et se rend à Toronto en suivant la voie du Pacifique-Canadien pour tout le trajet. Entre Québec et Montréal, les services-voyageurs en commun utilisent tous la voie ferrée du Pacifique-Canadien. Entre Toronto et Montréal, les trains en commun circulent en partie sur les voies du National-Canadien et en partie sur celle du Pacifique-Canadien, mais plus sur les voies de la première compagnie que sur celles de la dernière.

M. VIEN: Et chaque compagnie entretient sa voie ferrée?

M. FAIRWEATHER: Oui. Voyez-vous, l'usage de la voie ferrée est compris dans les trains-mille et dans les wagons-mille. De cette façon le tout est rajusté.

M. VIEN: Et c'est cette politique qui permet d'équilibrer les recettes des deux réseaux?

M. FAIRWEATHER: Ah! oui.

M. HOWDEN: Pour un instant je veux revenir à cette question du matériel roulant. Je crois qu'il est à propos de demander à l'administration des chemins de fer quelle ligne de conduite elle entend suivre au matériel roulant qu'il lui faut. Je veux savoir si la compagnie a l'intention d'en fabriquer une partie elle-même et d'acheter le reste et s'il est possible que nos ateliers voient augmenter leur part de cette fabrication. Si je soulève ce point c'est parce qu'à Transcona; où je demeure, se trouvent les ateliers les plus importants peut-être de tout le réseau.

Ils ont un grand nombre d'employés dont une forte proportion chôme la plupart du temps, et pourtant j'ai lieu de croire qu'il y a pas mal de travail à faire dans cette usine. Il se peut que la compagnie n'ait pas les moyens de l'exécuter à présent, mais ces gens se plaignent habituellement, prétendant qu'ils sont en mesure, par eux-mêmes et grâce à l'outillage de l'usine, de construire tout matériel requis par les chemins de fer. Bien des fois ils m'ont dit être capables de construire des locomotives. Ils contruisent des chaudières à vapeur, et ils protestent fortement contre l'envoi des contrats du gouvernement aux usines de construction à forfait, lorsque les propres employés du chemin de fer chôment une grande partie du temps. Dans le passé, le gouvernement a eu pour politique de faire une certaine répartition et les employés réguliers ont l'impression d'avoir eu la plus faible part. Si la régie est en mesure de faire quelque déclaration à ce sujet, j'aimerais l'entendre.

M. HUNGERFORD: On avait coutume autrefois de faire les réparations dans les usines du gouvernement, quitte à laisser de temps à autre une portion de ce travail aux usines à forfait. Depuis plusieurs années, cela ne se fait plus. Les réparations s'exécutent entièrement dans nos usines. Celles-ci, en général, ne sont pas outillées pour construire avantageusement toutes les espèces de wagons, quoiqu'en disent les ouvriers.

M. HOWDEN: Mais ils ont bâti des wagons à Transcona?

M. HUNGERFORD: Certains types.

M. HOWDEN: Oui.

M. HUNGERFORD: Nous avons pour système de commander ces wagons à nos usines qui peuvent les construire, et de confier les autres commandes aux usines à forfait.

M. MAYBANK: Avez-vous pour système de donner aux usines assistées au moyen de fonds publics tout ce qu'elles peuvent faire avantageusement, ou une partie seulement?

M. HUNGERFORD: Nous leur en donnons largement, monsieur Maybank.

M. MAYBANK: Donnons-nous à forfait dans une mesure tant soit peu importante l'ouvrage que nous pourrions faire avantageusement?

M. HUNGERFORD: Non.

M. MAYBANK: C'est sans doute ce que l'on prétend. On dit: Telle pièce de matériel a été donnée à l'entreprise et nous aurions sûrement pu la faire ici. Voilà ce qu'on dit.

M. HUNGERFORD: Par exemple, il y a quatre ans, nous avons commandé des wagons frigorifiques à Transcona, et quelques-uns à nos autres usines. Celle de Transcona est bien outillée à cette fin, mais ce serait folie à mon sens d'y faire construire des wagons fermés du type moderne, car c'est un simple travail d'assemblage. Presque toutes les pièces sont faites d'avance et il faudrait les expédier, pour la plupart, à Winnipeg, les faire assembler et en toute probabilité ramener les wagons dans l'Est. Il n'y aurait pas là grande économie.

M. MACKINNON: Vous n'y avez jamais construit de locomotives?

M. HUNGERFORD: Quelques-unes; nous en avons aussi construit quelques-unes à l'une de nos autres usines.

M. MACKINNON: Est-il avantageux de construire des locomotives à l'usine de Transcona?

M. HUNGERFORD: Depuis plusieurs années, sauf dans les cas exceptionnels, nous avons acheté très peu de locomotives.

M. MacKINNON: Vous avez à Transcona l'outillage voulu pour construire des locomotives?

M. HUNGERFORD: En subissant certaines difficultés, nous le pouvons.

M. VIEN: Quelle est la situation du réseau par rapport au remplacement des wagons? Il y a quelques années, si je ne me trompe, le Parlement vota \$15,000,000 pour doter d'un matériel moderne les deux chemins de fer. Si j'ai bonne mémoire, c'était en 1933 ou 1934. Est-ce bien cela, colonel Smart?

M. SMART: Oui.

M. VIEN: Quel sont les besoins du réseau? A-t-il tout le matériel roulant de type moderne qu'il désire, ou faudrait-il répéter la dose? Je suis sûr que le ministre verrait d'un bon œil l'idée d'insérer au budget une autre somme de \$15,000,000 pour vous aider.

M. HUNGERFORD: A mon avis, les chemins de fer Nationaux sont raisonnablement bien pourvus de locomotives pour le trafic en perspective, mais il faudra peut-être de temps à autre remplacer quelques unités qui auront vieilli. Elles s'usent continuellement, et il nous faut en mettre un certain nombre de côté chaque année. Il faudra acheter une certaine quantité de nouveau matériel de temps à autre.

M. VIEN: Pour le moment, vous vous croyez assez bien pourvu?

M. HUNGERFORD: Nous avons quelques commandes en exécution.

M. HOWDEN: Lorsqu'il est possible de construire ces wagons dans une usine de la compagnie, cette usine a-t-elle la chance d'obtenir la commande

M. HUNGERFORD: Pardon?

M. HOWDEN: Je demande si les usines de votre propre compagnie ont la chance d'obtenir ces constructions de remplacement lorsqu'elles peuvent faire le travail.

M. HUNGERFORD: Tout dépend de la catégorie de wagon, monsieur Howden.

M. HOWDEN: Je dis, lorsque c'est possible.

M. HUNGERFORD: Je dois dire que nous nous sommes donné beaucoup de mal sans toutefois dépenser davantage, pour faire faire ces genres de travaux dans nos propres usines. Autrement dit, nous avons placé à nos usines des commandes dont la construction a comporté de longs retards. Nous aurions pu les avoir beaucoup plus vite en les commandant aux usines à forfait, mais nous avons tâché de répondre à la situation aussi bien que possible. Si une usine est raisonnablement bien outillée pour exécuter le travail, nous le lui donnons. En réalité nous avons tâché à plusieurs reprises, de le faire.

M. EMMERSON: On a construit certains chasse-neige aux usines de Transcona, si j'ai bien compris?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. EMMERSON: Où sont allés ces chasse-neige, dans quelle partie du pays?

M. HUNGERFORD: Nous en avons envoyé partout. Quelques-uns sont descendus dans l'Est jusqu'à Moncton, je crois.

M. EMMERSON: La plupart sont allés dans l'Est?

M. HUNGERFORD: Je ne me rappelle pas les détails.

M. EMMERSON: N'en a-t-on pas expédié 17 à Vancouver?

M. HUNGERFORD: C'est possible.

Le PRÉSIDENT: Parlerons-nous du terminus de Montréal?

M. WALSH: Non. Mais du service de factage. J'aimerais avoir un peu plus d'explications sur les points suivants: Quelles sortes de dépenses a-t-il fallu faire pour mettre ce service en activité? Le matériel de ce service fut-il acheté

neuf ou accepté de la vieille compagnie? Cela pourrait aider à indiquer dans quelle mesure le développement de ce nouveau service a réalisé des économies. Cela se trouve au bas de la page 6.

M. FAIRWEATHER: Vous voulez savoir quelles ont été les immobilisations dans cette nouvelle entreprise?

M. WALSH: Oui.

M. FAIRWEATHER: Combien de camions neufs ont été achetés et combien d'usagés?

M. WALSH: Oui, une liste des deux. Je cherche à savoir si cette entreprise a exigé une forte mise de fonds et si la régie croit avoir pu effectuer une économie réelle en cette affaire, eu égard au capital engagé.

M. FAIRWEATHER: Je puis vous le dire très catégoriquement. Avant que nous commencions cette entreprise, je fus chargé d'en faire une étude approfondie; nous l'avons faite et nous avons préparé des estimations des prix de revient. Nous avons aussi obtenu des chiffres chez les entrepreneurs quant aux sommes auxquelles ils consentiraient à renouveler leur contrat. Ils voulaient une augmentation. Ils prétendaient ne pas pouvoir continuer aux prix des vieux contrats. En nous basant sur les prévisions que nous avons faites, nous avons négocié avec la *Canadian Cartage and Storage Company* en vue d'acquérir son matériel et de louer pour un temps son garage et ses étables. Nous lui avons acheté un certain nombre de voitures à cheval, et un certain nombre de camions usagés, dont quelques-uns étaient presque neufs et d'autres avaient jusqu'à dix ans. Après avoir acquis ce matériel il nous parut avantageux d'en acheter d'autre. En réalité nous le savions et nous y avons pourvu dans les crédits. Mais je suis heureux de dire que les estimations que nous avons faites quant aux résultats de cette opération se sont avérées tout à fait exactes, et le capital engagé a donné un joli rendement. En outre, non seulement nous avons réduit nos frais de camionnage à Montréal, mais nous avons amélioré le service, comme les expéditeurs l'ont constaté; de sorte que nous avons réalisé une économie d'exploitation, tout en améliorant le service. Si vous désirez les chiffres nous pourrions vous les fournir en gros. La mise de fonds n'est pas très forte.

M. WALSH: Cela représente une entreprise profitable à votre point de vue?

M. FAIRWEATHER: C'est une entreprise très profitable. La somme totale engagée dans cette affaire est inférieure à \$200,000.

M. WALSH: Il serait peut-être possible d'étendre ce genre de service à d'autres endroits?

M. FAIRWEATHER: C'est une entreprise hautement profitable. La somme totale engagée dans cette affaire est inférieure à \$200,000.

M. WALSH: Il serait peut-être possible d'étendre ce genre de service à d'autres endroits?

M. FAIRWEATHER: C'est à l'étude.

M. MCKINNON: A la page 6, il y a un item relatif aux lignes aériennes Trans-Canada, où il est dit:

Au cours de l'année, le N.-C. a payé des appels additionnels se chiffrant à 47 p. 100, soit \$2,350,000 de leur capital-actions (\$5,000,000).

Rien dans cette somme, je suppose, n'est affecté aux intérêts, sauf ceux du National-Canadien. Celui-ci l'utilise au complet, n'est-ce pas?

M. FAIRWEATHER: Oui, c'est cela.

M. YOUNG: Quels bénéfices les compagnies de chemins de fer ont-elles réalisés en vertu du bill 31 de l'an dernier, relativement aux taxes convenues?

M. HUNGERFORD: Rien encore, mais les développements s'exécutent. La question de mettre l'affaire en marche est nécessairement compliquée. Il y a eu un comité mixte des fonctionnaires préposés au trafic des deux compagnies, et ce comité y a travaillé continuellement depuis l'adoption du bill. Il a réalisé des progrès importants dans certains domaines, mais aucune entente n'a encore été conclue.

M. YOUNG: Aucune entente n'est conclue?

M. HUNGERFORD: Pas encore, aucune n'est encore parvenue au point d'être conclue; mais il y en a un nombre considérable en préparation.

Le PRÉSIDENT: La Commission des transports a-t-elle publié ses règlements?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. VIEN: Je parle de mémoire, mais je croyais que les règlements de la Commission qui avaient d'abord été publiés, avaient ensuite été suspendus, il y a deux ou trois semaines. Je puis me tromper.

L'hon. M. HOWE: Je ne crois pas qu'il en soit ainsi, monsieur Vien. La loi a été promulguée il y a trois ou quatre mois, et les règlements de la Commission ont été publiés.

M. YOUNG: On croit qu'il y a là tout un domaine à améliorer.

M. HUNGERFORD: Nous en attendons des progrès importants.

M. VIEN: Si je ne me trompe j'ai lu quelque chose dans les journaux, il y a deux ou trois jours, indiquant que la compagnie se proposait d'établir un service d'autobus et de camions entre la cité de Québec et le territoire du lac Saint-Jean.

M. FAIRWEATHER: C'est bien cela, un service d'autobus.

M. VIEN: Ce service relierait Roberval et Chicoutimi et passerait par le parc national?

M. FAIRWEATHER: Non, il y a deux grands chemins dans le territoire du lac Saint-Jean, un qui passe par le parc et un autre un peu à l'est du parc. La requête que nous avons présentée se rapporte à la grand-route qui passe à l'est du parc, c'est-à-dire le chemin le plus court.

Le PRÉSIDENT: Par la ligne de transmission?

M. FAIRWEATHER: Oui; nous nous proposons aussi de demander un service vers le parc, lorsque le public en aura besoin, car nous croyons être l'organisation qui doit fournir ce service.

M. VIEN: Je l'admets. A mon sens, plusieurs des lignes d'autobus et de camions qui se sont établies auraient donné un meilleur service au public si elles avaient appartenu au chemin de fer. Pour ce qui concerne les services suburbains, je crois que les chemins de fer pourraient trouver qu'il est plus économique d'exploiter un service d'autobus et de camions qu'un service de train, et ils auraient l'avantage additionnel de la cueillette et de la livraison à domicile.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous revenir à la question du terminus de Montréal?

M. DEACHMAN: Monsieur le président, nous discutons cela avant que je demande à M. Fairweather son opinion sur les avantages des nouveaux terminus par rapport au service des marchandises. Je veux citer ici une ou deux phrases qui me sont tombées sous les yeux aujourd'hui et qui me paraissent intéressantes. Elles proviennent du rapport Coolidge de 1933. Il dit ceci:

Comme l'a dit M. Loree: "Les grandes gares terminales et les grandes cours terminales sont les cimetières des wagons."

Vient ensuite la constatation suivante:

Si l'on supprimait des calculs les wagons surnuméraires, les retards attribuables aux dimanches, aux congés et aux réparations, on réaliserait une forte amélioration, puisque 86 p. 100 du temps est pris par les opérations exécutées aux têtes de lignes, ce qui laisse 14 p. 100 au transport réel.

Il continue en disant ceci:

Un mouvement plus expéditif et plus régulier des marchandises dépend donc dans une large mesure de l'intégralité des facilités terminales et de l'efficacité de leur emploi.

Une autre observation est la suivante :

Les frais de tête de ligne constituent une forte partie du prix de revient de ce service de transport. Les profanes envisagent trop souvent le transport par chemin de fer exclusivement au point de vue des distances parcourues.

Et voici une autre réflexion :

Le terminus est un service de grande importance au point de vue de la concurrence. Les profanes peuvent difficilement voir la grande importance qu'il y a pour les voituriers d'avoir d'aussi bonnes installations terminales que leurs concurrents. Cela s'explique par l'influence dominante des facilités terminales sur les commandes de transport. La proximité du centre de commerce de gros d'une ville et des principaux districts industriels et la liaison directe avec autant de grands établissements industriels que possible sont d'une importance décisive pour l'obtention du trafic.

Or, devant ces observations, j'aimerais avoir plus de renseignements de M. Fairweather au sujet du principe général d'une plus forte dépense pour les terminus, et aussi pour l'efficacité particulière du présent terminus quant au manèment du trafic et aussi au sujet des avantages d'attirer plus de trafic vers le chemin de fer en établissant des facilités terminales plus modernes à Montréal.

M. FAIRWEATHER: C'est un point important et très pertinent.

M. DEACHMAN: Il est tellement important que j'ai cru que vous voudriez peut-être en parler ce matin.

M. FAIRWEATHER: C'est au gré du Comité.

M. WALSH: Je crois qu'une grande partie de la réponse de M. Fairweather se trouve dans la déclaration élaborée qu'il a lue au Comité ce matin.

M. DEACHMAN: C'est une déclaration de la Commission des Etats-Unis sur la question de l'application de principes sains, et je me demandais si M. Fairweather pouvait appliquer cela à Montréal et à d'autres endroits.

M. WALSH: Je crois que M. Fairweather a très bien couvert le terrain ce matin, dans le rapport qu'il a lu. Ce rapport comportait une justification pleine et entière de la construction de la gare terminale et de l'achèvement des plans de terminus.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous prendre pour acquis que vous l'approuvez?

M. WALSH: Je n'approuve pas le travail. Je me proposais de rendre mon attitude très claire avant que le Comité levât la séance; mais j'approuve l'idée de développer les terminus pour les rendre plus complets qu'ils sont actuellement à Montréal.

Je crois fermement à la gare commune et aux facilités communes au terminus, mais au point de vue économique, je ne crois pas que ce soit le bon moment d'entreprendre de pareilles mises de fonds, étant donné notre situation de gêne financière. C'est le seul inconvénient que j'y vois. Si nous étions en bonne situation financière, je dirais: de grâce continuez et construisez votre terminus; mais je ne crois pas qu'on traite Montréal avec justice en exécutant ce plan sans consulter comme il faudrait les autres intéressés. Je parle surtout du Pacifique-Canadien. A présent, je voulais poser, entre autres, la question suivante: toute cette affaire a-t-elle été discutée par le présent Comité au point de vue d'un plan de coopération? S'il y a un domaine où les chemins de fer peuvent coopérer, c'est celui des facilités terminales et des plans de gare commune. Voilà un domaine où ils peuvent collaborer, et si M. Fairweather veut être d'accord avec moi sur ce point, il dira que les gares et installations terminales ne constituent pas un élément d'exploitation profitable des chemins de fer; c'est-à-dire qu'elles ne donnent pas de profit; elles s'exploitent à perte.

M. DEACHMAN: Monsieur le président, les citations que j'ai données contredisent cette assertion, et j'aimerais avoir d'autres expressions d'opinions.

M. WALSH: Cela ne contredit pas ce que je dis du tout; cela confirme ce que je dis.

M. DEACHMAN: Non, pas du tout.

M. WALSH: J'irai plus loin et je dirai que c'est un complément nécessaire de tout chemin de fer, d'avoir ce qui est recommandé à ce sujet. C'est un complément tout à fait nécessaire, mais c'est un complément qui ne s'exploite jamais avec profit mais toujours à perte.

M. DEACHMAN: C'est tout le contraire de cette affirmation. Voici ce qu'il dit:

Les termini exercent une influence dominante sur la nature et le coût du service de transport.

Puis il ajoute:

Cela s'explique par l'influence dominante des facilités terminales sur les commandes de transport. La proximité du centre de commerce de gros d'une ville et des principaux districts industriels et la liaison directe avec autant de grands établissements industriels que possible sont d'une importance décisive pour l'obtention du trafic.

Autrement dit, si vous avez de bons termini, vous avez de plus grandes facilités de faire des affaires, vous attirez plus de trafic.

M. VIEN: Il est reconnu, je crois, et allégué devant la commission royale qui a fait enquête sur les chemins de fer, que là où c'est possible, il est souhaitable d'avoir des gares communes et des commissions terminales ayant le contrôle de toutes les opérations de chemin de fer dans le rayon d'un terminus; mais M. Walsh a posé la question suivante: les deux chemins de fer se sont-ils consultés l'un l'autre et ont-ils consulté les autorités compétentes afin de constater si ce système était le meilleur pour Montréal? Je pourrais dire que cette question s'étudie depuis 1927. J'étais commissaire en chef adjoint de la Commission des chemins de fer en 1927 lorsque nous avons donné instruction au National-Canadien d'établir des plans et devis de facilités terminales suffisantes à Montréal. Immédiatement après, les parties intéressées furent convoquées devant la Commission et il fallut deux ans, de 1927 à 1929, pour que les parties intéressées produisent leurs suggestions. A l'époque, le Pacifique-Canadien refusa de prendre part à la construction du terminus et du tunnel, et prétendit que nous devrions utiliser la gare Windsor pour les trains allant vers l'ouest et la gare Viger pour les trains allant vers l'est. Le National étudia la question d'une manière très approfondie. Il engagea des experts de New-York et d'ailleurs et ses rapports furent produits devant la Commission des chemins de fer.

D'autres intéressés furent aussi consultés, comme la *Montreal Tramways*, la ville de Montréal et d'autres organismes intéressés, qui retinrent les services de M. Williamson. L'ancien plan Armstrong, tel qu'amélioré par M. Williamson, fut aussi soumis. Il comportait 20 milles de voies souterraines, un tunnel de Montréal-Sud à Montréal-Nord, depuis un certain endroit à l'ouest de la rue Atwater jusqu'à un certain endroit à l'est de la rue Saint-Denis ou quelque chose comme cela. On en était là lorsque M. Dunning, qui était ministre des chemins de fer, invita sir Frederick Palmer, qui revenait de la baie d'Hudson, à étudier toutes les suggestions produites, et je me rappelle que sir Frederick Palmer consulta la Commission des chemins de fer à ce sujet et finalement nous avons eu le rapport Palmer et la loi de 1929 autorisant le National-Canadien à entreprendre l'exécution de ce plan qui avait été approuvé après une étude très approfondie de tous les plans.

Puis en 1929 et 1930, on fit l'acquisition du terrain, les diverses bâtisses qui étaient dans le chemin furent démolies et on creusa le grand trou. Par suite de la dépression, les travaux furent suspendus pour un temps et il y eut

une clameur d'opinion publique pour la construction de ces termini étant dans l'intérêt du National-Canadien, qui subissait un grand désavantage en exploitant à Montréal, l'aire métropolitaine, que dans l'intérêt du grand public qui utilisait les termini de Montréal. On ne peut nier que le National-Canadien a besoin depuis longtemps de facilités terminales suffisantes. Les avantages et les inconvénients des divers projets qui furent suggérés ont été examinés à fond, à ma connaissance, par les spécialistes les plus éminents qui pussent être invités à offrir des suggestions.

Je dois avouer que dans mon for intérieur j'aurais aimé qu'une compagnie ou une commission terminale fût organisée et que tous les chemins de fer utilisant des termini montréalais se fussent unis à la ville et à la compagnie des tramways pour donner des facilités de termini et de passage rapide dans le district de Montréal; mais je me rends compte qu'il est presque impossible de forcer le Pacifique-Canadien ou le *New York Central* ou d'autres chemins de fer à utiliser les termini communs pour entrer dans la ville. On pourrait les y obliger en temps et lieu par la force des circonstances, mais il faut, à mon avis, briser le cercle vicieux quelque part, et aucune ville de l'importance de Montréal n'aurait enduré dix ans la situation abominable qui y existe.

M. WALSH: Je suis tout à fait de l'avis du colonel Vien. Il me semble que nous avons établi des moyens de rendre la coopération obligatoire. Je parle dans l'intérêt de la ville de Montréal, une des plus grandes villes de ce continent, et une des rares villes qui soient laissées avec des termini si éloignés les uns des autres, sans gare commune. Si le public apprécie un privilège, c'est bien celui d'une gare commune; et je crois que ce privilège devrait être mis à la disposition d'une grande métropole comme Montréal. Nous avons les moyens d'exiger la coopération. Nous avons cette loi d'autorisation qui a été adoptée. Nous avons le comité qui a été établi. Si le comité se réunit et ne peut s'entendre sur les installations terminales ou sur une gare commune, alors il y aurait un autre moyen à prendre. On pourrait requérir les services du président de la Commission des chemins de fer, n'est-ce pas?

M. FAIRWEATHER: Non. Je crois que vous faites erreur. Je crois que le tribunal arbitral est précisément excepté dans la question d'un arrangement concernant un grand terminus.

L'hon. M. HOWE: Ne pensez-vous pas qu'il y a un temps où il faut se décider? Après tout, cette question a été étudiée par tous les experts qui en valaient la peine, et la somme engagée, de \$16,000,000, qui est une très forte immobilisation, a été votée d'après cela. Une fois à ce point, pensez-vous être encore libres de faire volte-face et de dire: "Nous ne voulons peut-être pas cela, après tout"?

M. WALSH: Non. Je crois que le National-Canadien mérite de meilleures installations à Montréal, et je crois qu'il faudrait nommer un comité de quelque sorte. Je croyais que ce comité de coopération, de concert avec la Commission des chemins de fer, pourrait exiger l'établissement d'une gare commune à Montréal. Voilà le temps d'agir. Il est arrivé. Si nous laissons construire cette gare terminale maintenant, il sera difficile à l'avenir d'induire les diverses lignes de chemin de fer qui viennent à Montréal à coopérer à la mise en service des facilités communes de tête de ligne; du moins c'est mon impression.

M. YOUNG: Je voudrais demander à M. Walsh s'il sait que le Pacifique-Canadien serait prêt à faire sa part dans la construction de cette gare de tunnel.

M. WALSH: Très malheureusement, je ne suis pas dans les confidences du Pacifique-Canadien, mais je suis dans les confidences d'hommes qui ont des intérêts tout particuliers à Montréal—le *Board of Trade*, et d'autres organisations qui ont déjà comparu devant le présent Comité, les années passées. Je sais qu'ils ont intérêt au développement que j'ai en vue. Le colonel Vien est aussi intéressé. Il y a ces moyens d'y parvenir. Je crois que ce serait une erreur d'entreprendre dès maintenant cette gare de tunnel, vu que, financièrement, nous n'en avons pas

les moyens. Nous voici en face d'un déficit de \$54,000,000 pour cette année. Malgré cela nous irions nous lancer dans le projet d'expansion. Ma deuxième objection, c'est que si nous n'avons pas les moyens coercitifs nécessaires pour forcer nos chemins de fer qui entrent à Montréal à se servir de la gare commune et de certaines facilités terminales, nous devrions établir un organisme qui dirait tout simplement: "Voilà ce qui va se faire", et qui le ferait.

M. MCKINNON (*Kenora-Rivière-à-la-Pluie*): Monsieur le président, le National-Canadien est-il disposé à coopérer à la construction d'une gare commune?

M. HUNGERFORD: Oui, du côté du tunnel.

M. WALSH: Vous obtenez la même chose.

M. MCKINNON (*Kenora-Rivière-à-la-Pluie*): Un instant. La raison pour laquelle la gare commune n'a pas été construite n'est pas le manque de coopération de la part du National-Canadien?

M. HUNGERFORD: Le chemin de fer National-Canadien, après des années d'étude, est fermement convaincu que l'emplacement du tunnel est bien supérieur à la rue Windsor pour une gare commune. Il serait peut-être intéressant que je vous dise ce qui est arrivé après la fusion. Lorsque je suis allé pour la première fois à Montréal à titre de vice-président actif du National-Canadien, une de mes premières tâches fut d'étudier et de faire étudier la coordination des termini dans tout le pays là où des lignes constitutives se rejoignaient. Montréal était manifestement l'endroit le plus important à considérer. Je fus chargé de commencer en particulier, en secret, l'étude de toute la situation; et je commençai en prenant pour point de départ l'idée d'essayer à faire de la gare Windsor la gare centrale, en y faisant arriver les deux chemins de fer. Avec beaucoup de regret, j'en vins à la conclusion que cela ne pouvait pas se faire d'une manière sensée, et j'en suis encore convaincu.

M. MCKINNON (*Kenora-Rivière-à-la-Pluie*): En d'autres termes, vous êtes disposé à coopérer, si l'on place la gare à l'endroit que vous croyez être le bon?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. MCKINNON (*Kenora-Rivière-à-la-Pluie*): Et nous pouvons présumer que le Pacifique-Canadien coopérerait s'il pouvait l'avoir à l'endroit qu'il croit le bon?

M. HUNGERFORD: Je ne puis parler pour le Pacifique-Canadien.

M. VIEN: C'est une question de dossier. Le Pacifique-Canadien, d'après les procès-verbaux, a suggéré de résoudre la question des termini de Montréal en utilisant la gare Windsor pour les trains allant vers l'ouest, la gare Viger et celle de l'avenue du Parc pour les trains allant vers l'est. Mais comme je l'ai dit, ces suggestions ont été faites par écrit, et si j'ai bonne mémoire, l'estimation était de \$20,000,000, à l'époque, pour transformer la gare Windsor et la gare Viger. Mais d'autres experts furent d'avis que ce serait beaucoup plus que cela. Mais les estimations du Pacifique-Canadien, confirmées par la Commission, je crois, révéleront—je parle de mémoire mais je crois ne pas me tromper—que le chiffre avoisinait \$20,000,000. Mais c'était après les suggestions du Pacifique-Canadien. Le Pacifique-Canadien ne voulait pas aller au tunnel. Le National-Canadien trouvait que le tunnel était le meilleur endroit; le National-Canadien était prêt à accepter le Pacifique-Canadien à la gare du tunnel, et M. Palmer le dit dans son rapport. Mais le Pacifique-Canadien a refusé de se rendre là en insistant que si un terminus général devait être construit, on devrait le faire en utilisant la gare Windsor et la gare Viger.

M. MCKINNON (*Kenora-Rainy-River*): Pourrait-il se trouver quelque autre raison que la raison financière?

M. VIEN: Le motif financier a été celui qu'on a fait valoir et qui était le plus important, à mon avis, dans les considérations qui furent suggérées; mais

il y avait aussi le fait que le Pacifique-Canadien avait ses propres voies et ses propres facilités de gare et qu'il ne pouvait pas les abandonner à cause de sa clientèle le long de ses lignes.

M. McKINNON (*Kenora-Rainy-River*): Et les facilités terminales que le Pacifique-Canadien possédait étaient suffisantes pour ses fins; n'est-ce pas?

M. VIEN: Oui, de l'avis de la compagnie, et on pouvait étendre le champ de ces facilités pour permettre aussi bien aux autres chemins de fer de profiter des installations.

M. YOUNG: Je désirerais féliciter M. Fairweather sur l'exposé qu'il nous a présenté aujourd'hui relativement au terminus de Montréal. Sa description des faits a été vraiment excellente. Quelques-uns d'entre nous étions ici, il y a des années, dans cette même salle où on avait installé un modèle de tout le projet. Pendant toute une semaine nous avons étudié le plan avec les experts des chemins de fer et, plus tard, il y eut une réunion ici et finalement le projet fut adopté en Chambre. Mais ce matin et cette après-midi il nous a convaincu que ce qui avait été décidé dans le temps l'avait été dans le meilleur intérêt du chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Parfaitement.

M. YOUNG: Personnellement, je suis toujours d'avis que si nous pouvons avoir des termini en commun, tant mieux. Mais je crois, d'après ce que nous avons entendu aujourd'hui, outre les faits que nous connaissions auparavant, que l'on a établi, je dirais d'une façon indiscutable, que la station terminale devrait être la station qui, dans cette région, rendrait le plus de services à tous les intéressés. Au cas où l'on pourrait prétendre que le Comité est d'opinion que le temps n'est pas propice de poursuivre ce projet, je voudrais ajouter que vu le chômage prononcé qui existe aujourd'hui, s'il y a jamais un temps où les gouvernements, où les institutions gouvernementales devraient entreprendre de payer des gages aux hommes, c'est bien le temps aujourd'hui. Il est préférable de donner suite à ce projet pendant une période de crise économique que pendant les jours de grande prospérité. Je n'aimerais pas à penser que M. Walsh se faisait l'interprète de mes sentiments en disant que le temps n'était pas propice à cause des restrictions financières qui pourraient exister. Nous pouvons trouver de l'argent pour d'autres choses. Je crois que nous devrions pouvoir en trouver pour une chose utile. A mon avis, connaissant Montréal comme je le connais depuis plusieurs années, il n'y a rien de plus nécessaire dans cette région que des facilités terminales convenables pour le chemin de fer National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Le rapport sera-t-il adopté?

M. WALSH: Non, non. Nous reviendrons au rapport demain. Le président me laissera savoir demain à quelle date les administrateurs des chemins de fer Nationaux du Canada ont décidé de construire la gare du tunnel à Montréal. Une réponse demain sera satisfaisante.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, allons-nous ajourner jusqu'à quatre heures demain après-midi?

M. WALSH: Je désirais soumettre trois questions afin de pouvoir avoir les réponses pour mettre à la page certaines données. Je les ai ici par écrit.

A la page 55 du procès-verbal du Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande, mercredi 17 avril 1938, nous avons un état, en réponse à une question que j'avais posée moi-même, couvrant en détails les opérations des hôtelleries. Je désirerais voir déposé et consigné au procès-verbal de la présente année un état semblable pour l'année civile 1938. Je ne sais trop si ma question antérieure au sujet des hôtelleries s'appliquera à cela ou non. Si elle ne s'y applique pas je désirerais une réponse à cette question.

Etat condensé des recettes, y compris les profits et pertes, de la *Canadian National Steamships* (Côte du Pacifique) pour les années 1937 et 1938.

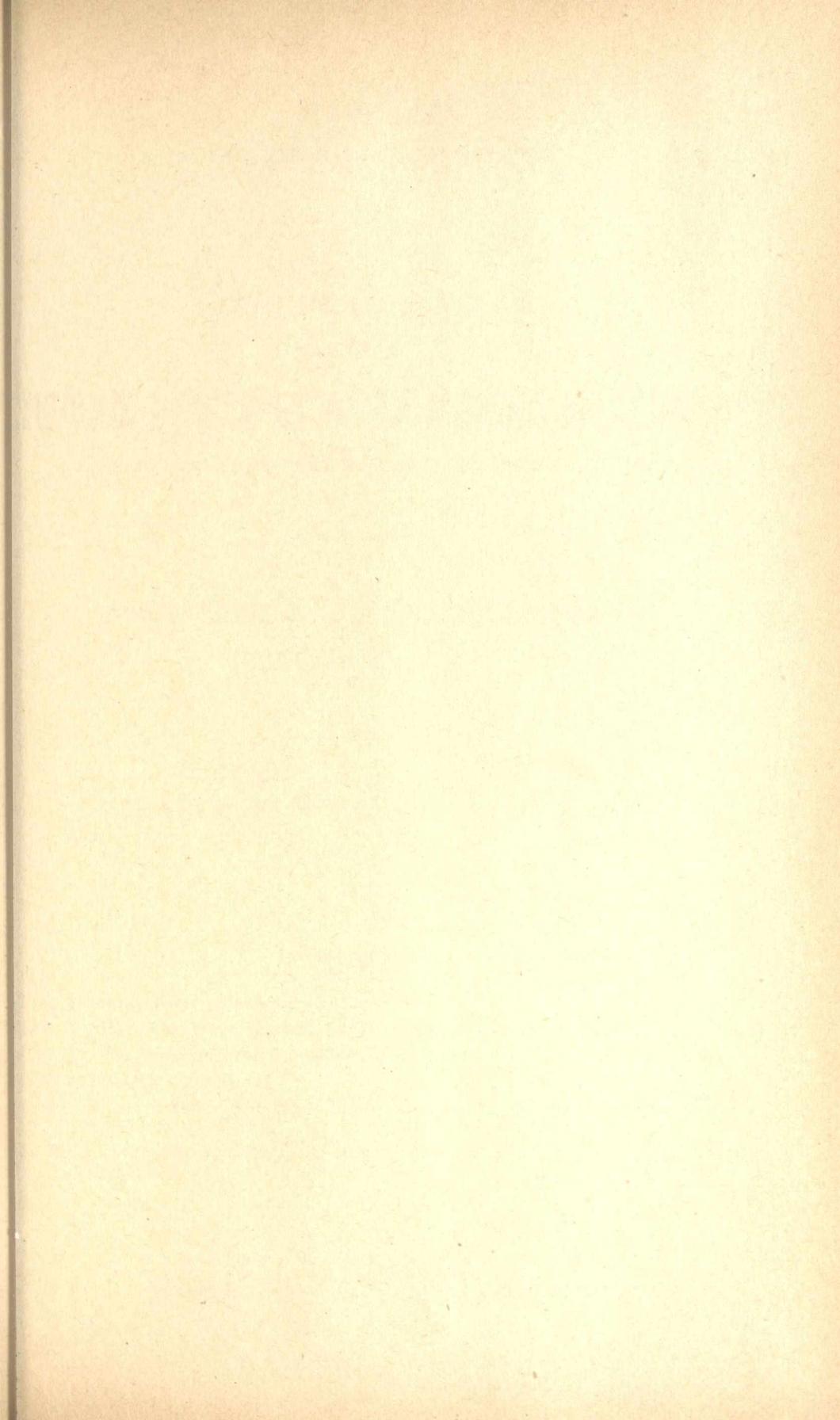
Je désirerais que cet état fût semblable à celui de l'année 1936 qui a été présenté au comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande, le 23 mars 1937, figurant à la page 225 du procès-verbal imprimé pour l'année en question.

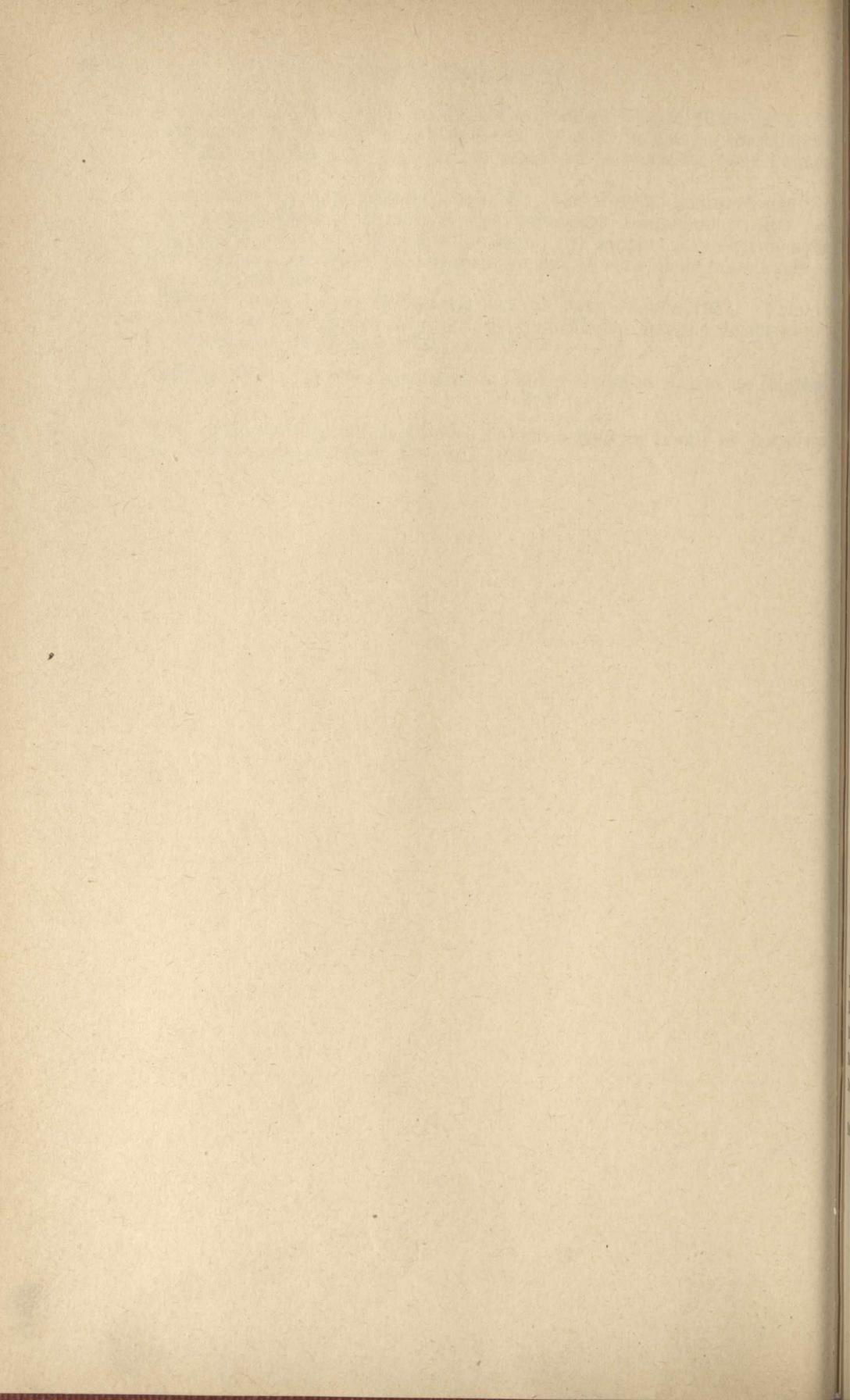
Un état indiquant pour chaque année, de 1932 à 1938 inclusivement, le service des marchandises et le service des voyageurs (séparément), (a) les recettes, (b) les dépenses, (c) l'exploitation nette, (d) rapport des recettes avec les dépenses. Aussi le capital d'établissement engagé en convois de marchandises et en convois à voyageurs.

M. Fairweather a fourni ces renseignements pour l'année 1931. Voir le procès-verbal et les témoignages du comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande du 12 mai 1932, page 337.

Le PRÉSIDENT: Le Comité s'ajournera à demain à quatre heures de l'après-midi.

(A 6 h. 10 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 4 h. de l'après-midi, mercredi 19 avril 1939.)





SESSION 1939
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° 2

SÉANCE DU MERCREDI, 19 AVRIL 1939

TÉMOINS:

- M. S. J. Hungerford, président;
- M. R. C. Vaughan, vice-président, service des achats et des magasins;
- M. S. W. Fairweather, chef du service des recherches et des améliorations;
- M. T. H. Cooper, contrôleur;
- M. W. M. Armstrong, directeur adjoint, bureau de l'économie, chemins de fer Nationaux du Canada;
- M. P. G. Johnson, vice-président, lignes aériennes Trans-Canada, ministère des Transports.

PROCÈS-VERBAUX

MERCREDI, 19 avril 1939.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande que le gouvernement possède, exploite et contrôle se réunit à quatre heures du soir, sous la présidence de sir Eugène Fiset.

Membres présents: MM. Barber, Cameron, Deachman, Emmerson, Fiset (sir Eugène), Hanson, Howard, Howden, Howe, Kinley, McKinnon (*Kenora-Rivière-la-Pluie*), Ross (*Middlesex-Est*), Stewart, Vien, Walsh, Young.

Étaient aussi présents: M. S. J. Hungerford, président; M. S. W. Fairweather, chef du service des recherches et des améliorations; M. T. H. Cooper, contrôleur; M. W. M. Armstrong, directeur adjoint, bureau de l'économie; M. R. C. Vaughan, vice-président, service des achats et des magasins, chemins de fer Nationaux du Canada.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1938. M. Young s'oppose énergiquement à l'inclusion des obligations perpétuelles sous la rubrique "Dette fondée—Capital et intérêt", à la page 19 dudit rapport.

M. Vien abonde dans le sens de M. Young et propose,—

Que, de l'avis du Comité, on devrait présenter une loi autorisant le gouvernement à racheter, aux conditions que le ministère des Finances jugera convenables, les cinq émissions d'obligations perpétuelles mentionnées au haut de la page 19 du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1938.

Après étude et avec la permission du Comité, M. Vien retire sa résolution.

L'exposé budgétaire des chemins de fer Nationaux du Canada et les budgets des dépenses n^{os} 442, 443, 454, 588, 589 et 590 sont tous adoptés.

A six heures du soir, le Comité s'ajourne à 8 h. 30 du soir.

Le Comité se réunit de nouveau à 8 h. 30 du soir, sous la présidence de sir Eugène Fiset.

Membres présents: MM. Barber, Deachman, Emmerson, Fiset (sir Eugène), Hanson, Howard, Howden, Howe, Kinley, McKinnon (*Kenora-Rivière-la-Pluie*), Parent (*Québec-Ouest et Sud*), Stewart, Vien, Walsh, Young.

Sont aussi présents: Les hauts fonctionnaires qui étaient présents cette après-midi et M. V. I. Smart, sous-ministre; M. C. P. Edwards, chef des services aériens; M. P. G. Johnson, vice-président chargé de l'exploitation, lignes aériennes Trans-Canada, ministère des Transports.

Le rapport des Paquebots nationaux (service des Antilles) limitée, pour 1938, lu par M. Vaughan, est adopté.

Le rapport annuel des directeurs des lignes aériennes Trans-Canada pour 1938 est étudié. M. Johnson en résume les activités. Le rapport est adopté.

Le rapport de *George A. Touche & Company*, vérificateurs des comptes des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1938 est adopté.

M. Howard propose qu'au cours de l'année prochaine, les chemins de fer Nationaux du Canada soient priés de dépenser \$50,000 afin de donner de la publicité aux actions des chemins de fer Nationaux du Canada et à ce qu'ils ont fait dans le passé. M. Walsh exprime l'opinion que ce but serait atteint si les hauts fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada profitaient davantage des occasions qui leur sont offertes de faire des conférences devant les clubs sociaux et autres. M. Deachman prétend que tant que l'agriculture sera en butte à une crise, il ne peut y avoir de solution au problème des chemins de fer.

On soumet les réponses aux questions posées par M. Walsh à la première assemblée du Comité.

Il est ordonné,—Que ces réponses soient annexées au compte rendu de ce jour.

M. Walsh se plaint des facilités de transport entre le Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Édouard et dans cette dernière province.

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

Le secrétaire du Comité,
JOHN T. DUN.

TÉMOIGNAGES

Salle 277, CHAMBRE DES COMMUNES,

OTTAWA, le 19 avril 1939.

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

Le PRÉSIDENT: La séance est ouverte; il y a quorum, puisque nous sommes neuf. Hier nous avons étudié le rapport du président; aujourd'hui, nous devrions, je crois, examiner le bilan de l'ensemble du réseau. Je demanderai à M. Cooper de nous le lire en entier, car il sera imprimé au compte rendu.

M. WALSH: Ne pourrait-on pas l'insérer au compte rendu et le considérer comme ayant été lu?

Le PRÉSIDENT: Je serai enchanté qu'il en soit ainsi, si c'est le désir du Comité, car nous en possédons déjà une vue d'ensemble. Je crois qu'on pourrait l'insérer au compte rendu.

M. MCKINNON: Le bilan est considéré comme ayant été lu.

Le PRÉSIDENT: Le bilan de l'ensemble du réseau est approuvé.

ENSEMBLE DU RÉSEAU—BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1938

ACTIF

Placements:			
Immobilisation en voie et matériel.. . . .	\$1,856,468	591	53
Améliorations aux propriétés louées.. . . .	4,300,970	25	
Propriétés diverses.. . . .	61,614,510	61	
			\$1,922,384,072 39
Fonds d'amortissement:			
Valeurs du réseau au pair.. . . .	\$ 326,563	06	
Autres actifs au prix de revient.. . . .	250,016	79	
			576,579 85
Remploi des fonds réalisés par la vente de propriétés hypothéquées:			
Valeurs du réseau au pair.. . . .	\$ 736,000	00	
Autres actifs au prix de revient.. . . .	4,717,904	82	
			5,453,904 82
Placements dans des filiales.. . . .			36,139,090 39
Autres placements.. . . .			1,120,247 26
			\$1,965,673,894 71
Disponibilités:			
En caisse.. . . .	\$ 8,078,076	46	
Dépôts spéciaux.. . . .	6,773,189	49	
Effets à recevoir.. . . .	100,000	00	
Reliquats à recevoir du trafic et du ser- vice des wagons.. . . .	1,089,933	36	
Reliquats nets à recevoir des agents et des conducteurs.. . . .	3,868,285	48	
Divers comptes à recevoir.. . . .	\$ 4,365,534	06	
Dominion du Canada—Reliquat de paie- ment sur les contributions pour déficit	11,117,018	41	
			15,482,552 47
Matériaux et effets en magasin.. . . .			27,856,014 77
Intérêts et dividendes à recevoir.. . . .			227,829 13
Loyers à recevoir.. . . .			53,123 50
Divers.. . . .			745,689 14
			64,274,693 80
Comptes débiteurs:			
Avances au fonds d'exploitation.. . . .	\$ 237,468	74	
Fonds d'assurances, N.-C.:			
Valeurs du réseau au pair.. . . .	\$ 5,133,325	73	
Autres actifs au prix de revient.. . . .	6,835,242	10	
			11,968,567 83
Autres fonds.. . . .			14,506 25
Divers.. . . .			6,033,878 08
			18,254,420 90

Comptes d'ordre:			
Loyers et primes d'assurances payés d'avance.....	\$	247,306	33
Escompte sur le capital-actions.....		189,500	00
Escompte sur la dette consolidée.....		12,090,984	49
Divers.		2,900,798	97
			15,428,589 79
			<hr/>
			\$2,063,631,599 20
PASSIF			
Actions:			
Actions de filiales en circulation.....			4,583,800 00
Dette à long terme:			
Dette consolidée non échue.....			1,249,996,422 59
Dominion du Canada (Comptes traités comme actif dans les Comptes publics du Canada):			
Emprunts.	\$	48,144,804	73
Chemins de fer de l'Etat—Fonds de roulement.....		16,771,980	54
			64,916,785 27
Exigibilités:			
Reliquats à payer, trafic et service des wagons.....	\$	2,942,270	52
Comptes apurés et salaires à payer.....		7,432,810	97
Divers comptes à payer.....		2,730,780	31
Arriérés d'intérêts.		7,711,897	51
Dette consolidée échue et non payée.....		123,069	06
Intérêts courus et non échus.....		9,894,892	30
Loyers courus et non échus.....		408,552	32
Divers.		1,302,043	47
			32,546,316 46
Comptes créditeurs:.....			3,638,245 60
Comptes d'ordre et réserves:			
Impôts.	\$	1,923,414	70
Réserve pour assurances, N.-C.....		11,968,567	83
Réserve pour dépréciation—Lignes aux E.-U.....		16,608,142	08
Divers.		4,761,313	96
			35,261,438 57
Dominion du Canada—Part de propriétaire (Voir note)			
Représentée par:—			
1,000,000 d'actions sans valeur nominale de la compagnie de chemin de fer National-Canadien émises en échange de la valeur résiduaire du capital-actions <i>Canadian Northern</i> ..	\$	18,000,000	00
5,000,000 d'actions sans valeur nominale émises à l'Etat par le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada en considération du transfert des titres, avances, créances pour arriérés d'intérêt et valeurs en nantissement.		266,612,868	53
Immobilisations du Dominion du Canada pour les chemins de fer de l'Etat.....		388,075,722	18
			672,688,590 71
Passifs éventuels:			
Pour importants passifs éventuels y compris fonds de pensions, voir page 21.			
			<hr/>
			\$2,063,631,599 20

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

Le contrôleur,
T. H. COOPER.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers des compagnies constituant le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1938.

Nous avons accepté les immobilisations en propriétés et matériel telles qu'elles figurent aux livres des compagnies le 1er janvier 1923.

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

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 de prix coûtant aux autres unités de propriétés du réseau.

Sous réserve de ce qui précède et de notre rapport au Parlement, nous certifions qu'à notre avis, le bilan ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation du réseau au 31 décembre 1938, et que les comptes y relatifs de revenus et de profits et pertes pour l'exercice 1938 sont dressés correctement.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

Vient ensuite le compte de profits et pertes (ensemble du réseau), exactement le même que celui que nous discutons hier. Doit-on en donner lecture et le verser au compte rendu?

COMPTÉ DE PROFITS ET PERTES—ENSEMBLE DU RÉSEAU

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 1938

DÉBITS:		
Solde débiteur transporté des revenus.....		\$ 54,470,996 92
Débts de voies et matériel mis en réforme:		
Abandons de lignes et autres pertes, compte de capital.....	\$ 2,712,837 14	
Autres propriétés réformées et non remplacées.....	978,084 38	
		3,690,921 52
Divers		60,350 54
		<u>\$ 58,222,268 98</u>
CRÉDITS:		
Crédits de voies et matériel mis en réforme.....		\$ 613,640 92
Divers		581,594 95
		<u>\$ 1,195,235 87</u>
Abandons de lignes, etc., comme ci-dessus, débités à "part de propriétaire"	\$ 2,712,837 14	
Déficit de caisse, contribué par l'Etat.....	54,314,195 97	
		<u>\$ 57,027,033 11</u>

DOMINION DU CANADA—PART DE PROPRIÉTAIRE

	Solde au 31 déc. 1937	Changement pendant l'année (voir page 18)	Solde au 31 déc. 1938
Chemins de fer Nationaux du Canada, capital- actions	\$ 18,000,000 00		\$ 18,000,000 00
Trust des titres N.-C., capital-actions.....	269,325,705 67	\$ 2,712,837 14	\$ 266,612,868 53
Immobilisations du Dominion pour chemins de de fer de l'Etat.....	388,204,322 18	128,600 00	388,075,722 18
	<u>\$ 675,530,027 85</u>	<u>\$ 2,841,437 14</u>	<u>\$ 672,688,590 71</u>

Puis suit l'état des revenus (ensemble du réseau). La même chose s'applique ici.

ÉTAT DES REVENUS—ENSEMBLE DU RÉSEAU

	1938	1937
Recettes d'exploitation du chemin de fer.....	\$ 182,241,722 93	\$ 198,396,608 61
Frais d'exploitation du chemin de fer.....	176,175,311 78	180,788,858 09
Recettes nettes d'exploitation du chemin de fer.....	\$ 6,066,411 15	\$ 17,607,750 52
Impôts courus du chemin de fer.....	\$ 5,954,197 44	\$ 5,635,173 84
Revenus d'exploitation du chemin de fer.....	\$ 112,213 71	\$ 11,972,576 68
Encaissé pour loyer de locomotives.....	\$ 102,074 89	\$ 111,918 91
Encaissé pour le loyer de voitures à voyageurs.....	267,170 94	251,931 04
Encaissé pour loyer de matériel flottant.....	360 00	734 50
Encaissé pour loyer de matériel de service.....	124,198 88	149,481 33
Encaissé pour loyer de propriétés en commun.....	1,630,481 05	1,617,222 56
Payé pour location de wagons à marchandises—Solde débiteur..	1,403,976 52	1,869,236 43
Payé pour location de locomotives.....	31,307 83	29,431 52
Payé pour location de voitures à voyageurs.....	310,406 74	439,765 65
Payé pour location de matériel flottant.....	67,976 28	65,567 96
Payé pour location de matériel de service.....	7,235 31	12,504 89
Payé pour location de facilités en commun—Débit.....	2,548,636 17	2,177,957 72
Revenu net d'exploitation du chemin de fer.....	\$ 2,133,039 38	\$ 9,509,400 85
Recettes d'exploitation des hôtels.....	3,144,674 00	3,045,798 57
Frais d'exploitation des hôtels.....	2,784,021 04	2,713,512 18
Impôts sur les hôtels.....	134,639 21	132,199 39
Revenu net d'exploitation des hôtels.....	\$ 226,013 75	\$ 200,087 00

Revenu du loyer de voies et matériel.....	74,273 79	55,949 12
Revenu de loyers divers.....	900,219 75	828,281 57
Diverses propriétés immobilières—Crédit.....	84,071 04	53,541 81
Revenu de dividendes.....	243,972 50	709,363 14
Revenu de valeurs consolidées.....	1,697,609 86	1,730,589 28
Revenu de valeurs non consolidées et autres comptes.....	714,849 86	127,571 06
Revenu du fonds d'amortissement et autres fonds de réserve....	209,379 48	208,618 73
Revenus divers.....	327,056 88	63,008 75
Locations diverses—Débit.....	498,107 82	499,202 91
Divers impôts courus.....	152,413 03	184,149 52
Propriétés exploitées séparément—Perte.....	1,693,336 01	1,130,521 24
Frais divers débités aux revenus.....	1,019,805 86	430,774 92
Revenus disponibles pour charges fixes.....	\$ 1,019,255 19	\$ 11,241,762 72
Payé pour location de voies et matériel.....	1,474,675 68	1,505,688 80
Intérêts dus au public sur la dette consolidée.....	49,839,022 58	48,888,545 56
Intérêts sur emprunts de l'Etat.....	926,124 86	1,744,550 71
Intérêts sur la dette non consolidée.....	153,093 69	192,903 29
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée.....	1,058,824 92	938,728 79
Total des charges fixes.....	\$ 53,451,741 73	\$ 53,270,417 15
Solde débiteur transporté à profits et pertes.....	\$ 54,470,996 92	\$ 42,028,654 43

M. WALSH: Pourrais-je poser une question au sujet des valeurs non consolidées et autres comptes? Je vois que le montant en est de \$1,697,609.86.

Le PRÉSIDENT: A quelle page?

M. WALSH: A la page 13.

Le PRÉSIDENT: Vous parlez du revenu des valeurs consolidées.

M. WALSH: Je ne comprends pas bien cela. En réalité, je fais parade de mon ignorance. Je ne sais pas exactement de quoi il s'agit.

Le PRÉSIDENT: Votre ignorance fait foi de votre valeur.

M. HOWARD: De quelle rubrique s'agit-il?

M. WALSH: "Revenu de valeurs consolidées et autres comptes."

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. WALSH: \$1,697,609.86.

M. COOPER: Ce chiffre est celui du revenu de valeurs consolidées, monsieur Walsh. Le revenu de valeurs non consolidées s'élève à \$714,849.86.

M. WALSH: Quelle est la raison de l'augmentation? Le revenu de valeurs non consolidées en 1937 était de \$127,571.06. En 1938, c'est \$714,849.86. C'est cela qui a attiré mon attention.

M. COOPER: Vous désirez savoir la cause de l'augmentation?

M. WALSH: Oui.

M. COOPER: En 1938, nous avons vendu une propriété importante à la *Toronto Terminals Railway Company*. Elle avait pris possession de la propriété en 1927, mais on n'a réussi à s'entendre sur les conditions qu'à la fin de 1938. Nous avons exigé que la *Toronto Terminals* acquitte le prix de vente et les intérêts et ce sont ces intérêts sur le prix de vente de la propriété à la *Toronto Terminals Railway Company* en 1938 qui a causé cette augmentation.

Le PRÉSIDENT: Est-il adopté?

M. WALSH: Permettez-moi d'attirer votre attention à ceci: les recettes d'exploitation du chemin de fer et les frais d'exploitation du chemin de fer, au haut de la page 13, m'intéressent. En me reportant à l'année 1936, je vois que les recettes d'exploitation étaient de \$186,000,000 et les frais d'exploitation de \$171,000,000. Pour cette année, je remarque que les recettes d'exploitation sont de \$182,000,000 et les frais d'exploitation, de \$176,000,000. Vous voyez, les frais d'exploitation ont augmenté et les recettes d'exploitation ont diminué cette année. Quand nous remontons à 1936 nous constatons des recettes d'exploitation plus

élevées, \$180,000,000, comparées à \$182,000,000, tandis que les frais d'exploitation furent moins élevées et se sont établis à \$171,000,000. Je me demandais s'il existait quelque raison particulière?

M. HUNGERFORD: L'explication tient au fait que les salaires qui avaient été réduits de 10 p. 100 furent rétablis à leur ancien niveau durant cette période, et aussi à un relèvement marqué des prix des fournitures achetées.

M. DEACHMAN: Pourrions-nous obtenir maintenant à ce sujet les frais de salaire pour une unité de travail sur le chemin de fer durant une période d'années? Je parle des frais de salaire, et je fais allusion au compte d'exploitation seulement.

M. HUNGERFORD: Vous entendez le montant des salaires imputé aux frais d'exploitation?

M. DEACHMAN: Je voudrais avoir ces données sur la base d'une unité de travail, si c'est possible; c'est-à-dire, les frais de transport d'une tonne de marchandises un mille, ou son équivalent, quelle que soit l'unité de travail.

M. HOWARD: Cela figure au rapport.

M. DEACHMAN: Je ne le crois pas.

M. HOWARD: Je le crois.

M. DEACHMAN: Votre unité de travail consiste dans le transport d'une tonne de marchandises un mille, ou son équivalent. Il faudrait que ce calcul fût effectué par rapport à votre trafic de voyageurs en termes de l'équivalent le plus rapproché. Il doit en coûter trois ou quatre fois plus pour transporter un voyageur un mille qu'il n'en coûte pour le transport d'une tonne de marchandises—je crois que c'est cinq fois le montant. Si nous pouvions obtenir de cette façon une mesure exacte du nombre d'unités de travail réparties entre le montant des salaires, nous aurions le montant d'argent requis pour une unité de travail sur le chemin de fer, les frais unitaires de la main-d'œuvre. Je crois que si nous avons ce chiffre nous aurions une bonne idée du chiffre que représentent les modifications au chapitre des frais de salaires. Ces données seraient utiles pour des fins de comparaison. J'en fais mention particulièrement parce qu'au cours des dernières années—pas tant au cours des dernières années mais à commencer en 1921 et 1922—les frais d'immobilisation des chemins de fer Nationaux du Canada ont accusé une très forte augmentation. C'est-à-dire, nous avons acheté des rails plus lourds, l'efficacité des locomotives a été augmentée et l'exploitation s'est avérée plus efficace. Votre méthode d'exploitation est supérieure maintenant à ce qu'elle était il y a plusieurs années. Le fait est que les frais unitaires entiers d'exploitation sont plus élevés qu'ils l'étaient jadis; aussi, je voudrais obtenir le chiffre des frais unitaires de la main-d'œuvre il y a quelques années et le chiffre des frais correspondants aujourd'hui. Alors, nous connaîtrions dans une certaine mesure la cause du déficit des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous répondre à cette demande de renseignements à l'instant?

M. FAIRWEATHER: Non; il faudrait que nous préparions un état. J'en conclus que nous prendrions un chiffre composé que l'on pourrait appeler une unité de trafic?

M. DEACHMAN: Oui.

M. FAIRWEATHER: Il serait constitué des tonnes-mille des recettes et des voyageurs-mille changés à l'équivalent par quelque facteur.

M. DEACHMAN: Oui; l'état préparé de cette façon serait approximatif car les chemins de fer exécutent d'autres travaux, mais l'état donnerait tout de même quelque idée.

M. FAIRWEATHER: Il est possible de dresser un tel état.

M. DEACHMAN: Bien qu'un tel état ne serait pas tout à fait exact, il indiquerait les frais jusqu'à un certain point et pourrait servir de comparaison. Il comporterait, toutefois, un facteur variable.

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. DEACHMAN: Ce serait un état comparable d'année en année qui nous indiquerait à quel chiffre les frais de salaire s'établissent, car voici ce que je soutiens: si vos frais d'immobilisation n'ont pas constitué un facteur, les frais d'immobilisation accrus n'ont pas constitué un facteur dans la réduction des frais de salaire, alors pourquoi nous enquérir des frais d'immobilisation?

M. FAIRWEATHER: Eh bien, cela constitue un raisonnement très logique et il n'y a qu'un aspect de la question dont il faut tenir compte, c'est que la densité du trafic constitue un facteur dans la comparaison des chiffres.

M. DEACHMAN: Oui; j'allais dire cela.

M. FAIRWEATHER: Compte tenu de ce facteur, je puis vous assurer qu'il y eut une augmentation dans le chiffre des unités de transport par heure de travail.

M. DEACHMAN: Exactement, l'augmentation a été de l'ordre de 40 p. 100 au moins.

M. FAIRWEATHER: Le chiffre a augmenté d'une façon très marquante. Les chemins de fer Nationaux du Canada tout comme presque tous les grands réseaux de chemins de fer sur ce continent ont augmenté leur rendement technique d'année en année, et il va sans dire que cela a abouti à des unités de trafic accrues par heure de travail dans des conditions comparables.

M. DEACHMAN: Oui.

M. FAIRWEATHER: Cela veut dire dans des conditions semblables en ce qui concerne la densité du trafic.

M. DEACHMAN: Mais si le taux des salaires a augmenté de manière à absorber toutes les unités accrues de travail; si le travail est celui qui prend toutes les unités accrues pour son propre avantage...

M. FAIRWEATHER: Eh bien, il va sans dire que cela annulerait l'économie au chapitre des immobilisations et du développement de méthodes améliorées. Il est possible de préparer un état tel que vous l'avez proposé.

M. DEACHMAN: Je voudrais l'obtenir; et nous prendrons 1926 comme année de base. La préparation de cet état ne constituerait pas une lourde tâche.

M. FAIRWEATHER: Non; nous pouvons prendre les unités de trafic, en tenant compte du fait que les données, comme vous le savez, seront approximatives.

M. DEACHMAN: Je crois que si vous incorporez dans cet état les unités totales de travail...

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. DEACHMAN: ... nous aurions alors quelque idée, car je conviens que la densité du trafic constitue réellement un facteur important.

M. FAIRWEATHER: Oui, il est révélé. Si vous faites entrer cela en ligne de compte cela indique très clairement l'efficacité essentielle croissante de l'ouvrier par heure de travail, et vous voulez savoir à quel chiffre s'établissent les unités de travail sur la base de l'heure de travail et sur la base des salaires en termes de dollars.

M. DEACHMAN: Oui, je veux connaître le nombre additionnel d'unités de travail que donne l'employé. Remarquez bien, les heures de salaires et les heures de travail ont été réduites durant cette période. Si vous preniez le nombre d'unités de trafic déplacées au cours d'une année, les chiffres ne révéleraient pas à combien elles s'établissent par heure; il surgirait une complication dans ce domaine.

M. HUNGERFORD: Il n'y a eu virtuellement aucun changement sous le rapport des heures de travail.

M. DEACHMAN: Depuis 1926? Les règlements furent-ils changés à cette époque?

M. HUNGERFORD: Il se produirait une fluctuation sous certains rapports de temps en temps mais je ne crois pas que le changement tirerait à conséquence. Il n'y a pas eu de changement marqué.

M. DEACHMAN: Cela eut lieu quand, en 1920?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. HANSON: Puis-je poser une question? Je me demandais si quelqu'un me donnerait le chiffre du pourcentage d'augmentation des frais d'exploitation entre le...

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous répéter votre question? Le sténographe ne l'a pas saisie.

M. HANSON: J'ai remis le texte de la question à quelqu'un. Quel est le pourcentage de la diminution des frais d'exploitation comparé à la surintendance des frais, services et main-d'œuvre, main-d'œuvre extérieure?

M. ARMSTRONG: Nous avons ici certains chiffres qui établissent des comparaisons entre 1938 et 1930. La première classification est celle des employés, et elle comprend la rubrique "administrateurs, hauts fonctionnaires et adjoints." Ce sont les employés supérieurs.

M. HANSON: Oui.

M. ARMSTRONG: La liste de paie de 1938 fait voir une réduction d'environ 44 p. 100 comparée à 1930. La réduction dans le cas de tous les autres employés, exception faite de cette catégorie, est de l'ordre de 26 p. 100.

M. HUNGERFORD: En nombre?

M. ARMSTRONG: Non, sous le rapport de la liste de paie entière. La rémunération moyenne constitue la rubrique suivante. Tout d'abord, les traitements des administrateurs, hauts fonctionnaires et adjoints font voir une réduction d'environ 9 p. 100, et les salaires moyens de tous les autres employés font voir une réduction de 1.1 p. 100.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

EMPLOYÉS ET LEUR RÉMUNÉRATION

1930 comparé à 1938

	1930	1938	Pourcentage de la réduction
Bordereau de paie entière—			
Administrateurs, hauts fonctionnaires et adjoints..	\$ 5,414,203	\$ 3,041,850	43.82
Tous les autres employés..	154,566,791	113,484,258	26.57
Rétribution moyenne des employés—			
Administrateurs, hauts fonctionnaires et adjoints..	\$ 5,414,203	\$ 3,041,850	43.82
Tous les autres employés..	1,543	1,526	1.1

M. HANSON: Toute la main-d'œuvre?

M. ARMSTRONG: C'est la désignation que vous appliquez à tous les employés sauf ceux qui constituent le groupe des hauts fonctionnaires.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Deachman, seriez-vous satisfait si la réponse à votre question était rédigée et consignée au compte rendu?

M. DEACHMAN: Parfaitement.

M. HANSON: Je voudrais poser une autre question. Je voudrais m'enquérir si vous établissez une distinction entre les salaires et traitements payés aux surintendants et fonctionnaires supérieurs, et les surintendants en descendant l'échelle jusqu'aux simples cantonniers. Je voudrais obtenir une réponse à cette question. Je veux connaître les traitements des hauts fonctionnaires et des surintendants et les salaires des autres; la main-d'œuvre ordinaire. Nous avons des hauts fonctionnaires et des surintendants; en bas de cette catégorie il y a ce que l'on appelle les ouvriers du dehors ou les ouvriers ordinaires.

M. ARMSTRONG: Je crois que la réponse donnée ne s'appliquerait pas jusqu'aux surintendants, mais nous pourrions fournir une réponse qui comprendrait les surintendants, mais les exclurait du reste des employés dans cet autre état.

M. HANSON: Pourrions-nous avoir ces renseignements?

M. ARMSTRONG: Nous pourrions faire préparer ces données.

Le PRÉSIDENT: L'état sera préparé et consigné au compte rendu.

M. BARBER: Je me proposais de poser une question au sujet de cet état sur les frais d'entretien de la voie et des constructions, les frais d'entretien du matériel, les frais de circulation et les frais de transport. Si vous examinez cet état, vous verrez que les frais de la surintendance ont augmenté dans chaque cas. Pourriez-vous nous donner une explication sur la cause de l'augmentation des frais de la surintendance dans chaque cas quand les recettes d'exploitation ont fléchi?

M. COOPER: Le rétablissement des taux de salaires ordinaires qui eut lieu en 1938 influa sur le compte des salaires. Il y eut naturellement une diminution des heures de travail chez les employés constituant les groupes affectés à l'entretien général, à l'entretien du matériel et aux services de transport. Mais pour les comptes de la surintendance qui sont plus ou moins stables par rapport à la variation du trafic, tout ce qui survint en 1938 fut le rétablissement des taux de salaires fondamentaux; aussi, ce compte particulier révèle une augmentation.

M. BARBER: Qu'entendez-vous par le rétablissement des taux fondamentaux?

M. COOPER: Certaines réductions de salaires furent mises en vigueur en 1931; elles furent maintenues jusqu'en 1937 ou jusqu'en avril 1938. Les taux fondamentaux ont été rétablis.

M. YOUNG: Je crois que la réponse donnée à M. Hanson couvrait la période à partir de l'année 1930. Je proposerais que l'information sur ce point remonte à plusieurs années antérieures, disons même jusqu'à 1921. Je demande ces renseignements parce qu'un grand nombre de cheminots—qui ont été au service du chemin de fer pendant un grand nombre d'années—sont sous l'impression que le nombre des administrateurs, des hauts fonctionnaires en descendant ou en remontant jusqu'aux surintendants, a été augmenté très fortement comparé au nombre d'employés appartenant à une catégorie inférieure à celle-là. Il se peut que leur prétention ne soit pas fondée, mais j'ai pensé qu'il conviendrait de faire enquête à ce sujet, parce que cette affirmation a été faite avec sans gêne dans certains milieux.

M. HUNGERFORD: Que le personnel des hauts fonctionnaires avait été augmenté?

M. YOUNG: Les administrateurs.

M. ARMSTRONG: Les chiffres que nous avons pour la période la plus reculée remontent à 1923, c'est-à-dire, la période correspondante aux chiffres fournis en réponse à la question posée par M. Hanson. En 1923, les administrateurs, hauts fonctionnaires et adjoints...

M. YOUNG: Afin d'être précis, puis-je m'enquérir des employés que vous désignez?

M. COOPER: Les hauts fonctionnaires généraux de la compagnie.

M. MCKINNON: Est-ce que cet état comprend le surintendant général?

M. COOPER: Y compris le surintendant général.

M. MCKINNON: Mais pas d'employés inférieurs à ce rang?

M. COOPER: L'état ne comprendrait pas les surintendants de divisions.

M. ARMSTRONG: Le bordereau de paie comportait un montant de \$5,489,000; le montant fut de \$5,414,000 en 1930 et de \$3,042,000 en 1938.

M. BARBER: Quel était le montant vers 1935?

M. ARMSTRONG: Il était virtuellement le même qu'en 1938, c'est-à-dire, \$2,927,000.

M. HANSON: Une réduction fut opérée.

M. ARMSTRONG: Vous devez tenir compte du fait qu'une déduction était en vigueur en 1935 et qu'elle ne s'appliquait pas en 1938. Il ne s'agit pas effectivement d'une augmentation du montant constitué par le bordereau de paie. C'est-à-dire une augmentation de traitements.

M. YOUNG: C'est-à-dire en dollars et cents. Qu'en est-il du nombre effectif de personnes?

M. ARMSTRONG: En 1923, 1,202; en 1930, 910; en 1938, 560.

M. HANSON: On opéra la réduction en 1932.

M. ARMSTRONG: La grosse réduction eut lieu de 1930 à 1938, oui.

M. YOUNG: Puis-je m'enquérir si la compagnie comptait le même nombre de surintendants qu'en 1923—le premier chiffre que vous avez donné—ou en comptait-elle plus?

M. ARMSTRONG: Il y en a plus actuellement.

M. YOUNG: Il y en a plus actuellement.

M. ARMSTRONG: Oui.

M. YOUNG: Et les personnels qui relèvent des surintendants ne sont pas aussi nombreux qu'en 1923?

M. ARMSTRONG: Ils seraient moins nombreux.

M. HUNGERFORD: Ils seraient moins nombreux?

M. ARMSTRONG: Sans conteste.

M. FAIRWEATHER: Enormément moins.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crains que nous ne mettions la charrue devant les bœufs. Nous sommes à discuter le résumé des dépenses d'exploitation. Allons-nous étudier les détails de tous ces comptes cités au bas de la page tels que l'entretien de la voie et des constructions, l'entretien du matériel, le trafic, le transport, diverses opérations, les généralités, le transport au compte du capital? Au lieu d'examiner tous les détails des pages 15, 16 et 17, je crois que nous devrions étudier les rubriques principales, vu que nous avons déjà discuté une partie de la question. Je demanderai donc à M. Armstrong d'énumérer ces cinq rubriques, en commençant d'abord par l'entretien de la voie et des constructions, dont les détails apparaissent à la page 15. A-t-on des questions à poser? La page 14 renferme un résumé des dépenses d'exploitation ainsi que celles relatives à l'entretien de la voie et des constructions.

M. WALSH: Quelque chose figure-t-il sous cette rubrique qui indiquerait les frais d'exploitation du service des achats et du matériel, cela figure-t-il sous la rubrique ci-dessus?

Le PRÉSIDENT: En partie.

M. HUNGERFORD: Tous ces chiffres y entrent.

M. WALSH: Ou si ce compte d'entretien de la voie et des constructions renferme en partie ces frais d'exploitation?

M. COOPER: Les frais du service des achats et du matériel sont d'abord imputés à un compte libre puis ils sont établis comme partie des frais des matériaux, sur une base de pourcentage. C'est-à-dire, que si les frais du matériel s'élèvent à 5 ou 6 p. 100 des achats globaux, nous ajoutons 6 p. 100 à nos livraisons de matériaux et ainsi il est imputé à chaque compte pour matériaux cette proportion des dépenses du matériel.

M. WALSH: Vous ignorez les frais réels du service d'achats?

M. COOPER: J'ai les renseignements, mais ne les ai pas apportés.

Le PRÉSIDENT: Le premier poste est l'entretien de la voie et des constructions. Est-il adopté?

Quelques hon. DÉPUTÉS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Adopté. Vient ensuite l'entretien du matériel, aussi à la page 15. Est-il adopté?

M. WALSH: J'ai une question à poser touchant la surintendance aux pages 15 et 16. Est-ce que l'on impute une certaine proportion des dépenses du bureau-chef à chacun de ces postes de la surintendance?

M. COOPER: Oui, mais pas beaucoup au bureau-chef. Sous l'entretien de la voie et des constructions figurent l'ingénieur en chef et son personnel de bureau. Sous l'entretien du matériel figurent le chef de l'énergie motrice et son personnel. Mais généralement, ces dépenses sont soit régionales, ou divisionnaires.

M. WALSH: Où figurent les dépenses du bureau-chef? Sous quel poste?

M. COOPER: Par exemple, les dépenses du chef de l'énergie motrice apparaissent au compte de la surintendance du matériel, mais elles n'en constituent qu'une proportion relativement faible. Les principales dépenses proviennent des personnels régionaux.

M. WALSH: J'ai ici une lettre sur laquelle je désire attirer votre attention. Je remarque aux dépenses d'entretien de la voie et des constructions que les rails, les traverses et les autres matériaux pour la voie y figurent. Quelqu'un dont j'ignore le nom—j'ai eu du mal à comprendre sa lettre—s'est informé à propos d'un contrat adjudgé. Si je demande des renseignements auxquels je n'ai pas droit, ou qui ne devraient pas être communiqués, dites-le-moi et tout sera fini. Il parle d'un contrat de fourniture de 27,000 tiges de cèdre—quoi que cela veuille dire—de 8 pieds, 1,000 de 9 pieds et 1,600 de 12 pieds pour lesquelles il a soumissionné. Il mentionne ensuite le chiffre de sa soumission. Il n'a pas obtenu le contrat, mais dit savoir que son prix était plus bas que celui de la soumission acceptée. Son prix pour 1,650 tiges de 8 pieds était de 14 cents $\frac{3}{4}$ chacune, pour 5,000 tiges de 8 pieds, 18 cents. Il dit qu'il est impossible de les fabriquer à moins de 15 cents. Il s'est donc demandé pourquoi il n'en a pas obtenu le contrat de fabrication et il avance ceci: l'adjudication du contrat a-t-elle bénéficié de quelque influence politique?

M. YOUNG: Dit-il cela?

Le PRÉSIDENT: Je pourrais vous montrer une trentaine de ces lettres, si vous voulez.

M. WALSH: Il le dit dans cette lettre. Je n'en connais pas le signataire; je ne l'ai jamais vu. Sa lettre est si mal écrite que bien peu de gens pourraient la comprendre; j'ai dû m'adresser à un expert pour qu'il me la déchiffât. Il semble qu'il s'agisse de quelqu'un bénéficiant d'habitude de ces contrats et l'ayant obtenu les années précédentes.

M. KINLEY: Je crois qu'il étayait son raisonnement sur ce qui se passait antérieurement alors que les conservateurs obtenaient tous les contrats.

M. WALSH: Est-il possible d'obtenir des renseignements sur ce point?

L'hon. M. HOWE: Vous avez établi un très mauvais précédent, parce que je pourrais vous montrer plusieurs milliers de lettres semblables. Nous ne communiquons pas ces renseignements.

M. WALSH: Très bien.

L'hon. M. HOWE: Nous ne ferions que cela, si nous les communiquions.

M. WALSH: Je me suis acquitté de mon devoir envers le signataire de cette lettre.

M. DEACHMAN: Tous les députés reçoivent des lettres.

Le PRÉSIDENT: Le poste "entretien du matériel" a-t-il été adopté?

Quelques hon. DÉPUTÉS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Adopté. Viennent ensuite les dépenses du trafic.

M. DEACHMAN: Je veux vous interroger sur le trafic.

Le PRÉSIDENT: Les détails s'en trouvent à la page 16.

M. HOWARD: Je veux poser une question à M. Cooper. Vos recettes d'exploitation afférentes au trafic-marchandises ont baissé de \$151,000,000 à \$137,000,000, celles du trafic-voyageurs, de \$18,944,000 à \$18,096,000. Quel est le pourcentage de la baisse de ces deux postes? Cela m'a beaucoup étonné. Je croyais que les recettes du trafic-voyageurs avaient fléchi énormément.

M. HUNGERFORD: Si vous examinez le texte du rapport devant vous, je crois que vous y verrez ces chiffres.

Le PRÉSIDENT: Oui, je crois qu'ils s'y trouvent; ils ont été discutés hier.

M. HOWARD: Très bien. Je voulais simplement obtenir ce renseignement.

M. DEACHMAN: J'aimerais poser une question.

L'hon. M. HOWE: Les recettes du trafic-marchandises ont baissé.

M. HOWARD: Oui.

M. COOPER: Oui, de 9.1 p. 100; celles du trafic-voyageurs, de 4.5 p. 100; des messageries, de 5.7 p. 100; des télégraphes, de 8.14 p. 100. Les autres recettes sont en baisse de 2.96 p. 100.

M. HOWARD: Celles du trafic-marchandises ont donc fléchi le plus?

M. COOPER: Oui, de 9.1 p. 100. Dans l'ensemble les recettes ont déchu de 3.1 p. 100.

M. DEACHMAN: Il y a quelques années, alors que j'avais assisté à une séance du Comité dans un rôle quelque peu différent, je me rappelle une vive critique portée contre les chemins de fer Nationaux du Canada concernant ces dépenses de trafic. Ces dernières représentent naturellement les frais d'obtention des recettes, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. DEACHMAN: J'aimerais savoir comment les dépenses du trafic se comparent à celles d'autres chemins de fer. Prenez, par exemple, les chemins de fer comparables aux Etats-Unis, ou le Pacifique-Canadien. Je sais qu'on n'y calcule pas le trafic d'après la même base, mais j'aimerais avoir une idée de la façon dont vous évaluez ce pourcentage quant aux recettes—quel serait votre coefficient de trafic par rapport aux recettes.

M. FAIRWATHER: Oui, il serait possible de l'exprimer ainsi. Je crois que nous avons les chiffres ici quelque part.

M. DEACHMAN: Ces recettes ne se sont-elles pas abaissées sensiblement en comparaison de l'an dernier?

M. FAIRWEATHER: Naturellement, nos dépenses de trafic ont été généralement conformes à celles des chemins de fer de la première classe aux Etats-Unis. Elles n'ont jamais différé de celles de ces chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous ces chiffres?

M. ARMSTRONG: Oui. Voici ceux de 1938. C'est le pourcentage des recettes totales d'exploitation: National-Canadien, 2.82 p. 100; moyenne pour tous les chemins de fer de la première classe des Etats-Uni, 2.87 p. 100; Pacifique-Canadien, 5.17 p. 100.

M. DEACHMAN: Celles du Pacifique s'étendent à ses services de navigation?

M. ARMSTRONG: Oui,

M. DEACHMAN: Elles ne sont pas comparables.

M. ARMSTRONG: Non.

M. DEACHMAN: Avez-vous celles de l'un des chemins de fer importants des Etats-Unis, tel que le *Northern Pacific* ou le *Great Northern*?

M. HUNGERFORD: Elles ne seraient pas comparables, parce que nous avons des voies dans l'Est et ceux-ci n'en ont pas.

M. DEACHMAN: Non.

M. FAIRWEATHER: Je crois que dans l'ensemble le National-Canadien peut se comparer plutôt aux chemins de fer de la première classe.

M. DEACHMAN: Ces chemins de fer comprennent un certain nombre d'embranchements bien moins importants. A tout événement, le National-Canadien en compte aussi.

M. FAIRWEATHER: Oui, mais la moyenne est à peu près la même. Je dirais que c'est une comparaison aussi prudente que possible.

Le PRÉSIDENT: Le poste "frais de transport" est adopté.

Diverses dépenses d'exploitation.

M. KINLEY: Monsieur le président, les chiffres de 1937 pour le service des wagons-restaurants et des wagons-buffets sont de \$1,215,313.91. Les chiffres de 1938 sont de \$1,181,190.56. Ils accusent des dépenses un peu moins fortes, un chiffre d'affaires un peu plus considérable, mais il existe encore un grand écart entre les recettes et les dépenses. En 1937 les recettes furent de \$771,938.79 et en 1938, de \$773,471.63, soit un déficit de \$400,000 ou \$500,000 pour ce qui est du service des wagons-restaurants. Que fait-on entrer dans les dépenses, la location des wagons et les frais de remorque, ou simplement les aliments?

M. COOPER: Non, rien n'est prévu dans ce poste pour la location ou la remorque des wagons. Il comprend la main-d'œuvre et les fournitures.

M. KINLEY: Simplement les frais d'exploitation?

M. COOPER: Les frais d'exploitation intérieure des wagons-restaurants.

M. KINLEY: Les résultats d'exploitation des wagons-lits sont meilleurs, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. KINLEY: Ils sont exploités avec bénéfices. Le service des wagons-restaurants achète ses aliments qu'il vend et subit des pertes. Il doit y avoir une raison. Qu'a constaté le Pacifique-Canadien? Son service de wagons-restaurants lui est-il une charge?

M. COOPER: Sans conteste. Je crois que tous les chemins de fer sont dans le même cas.

M. MCKINNON: La plupart des chemins de fer n'imputent-ils pas la remorque de leurs wagons-restaurants?

M. COOPER: Pas à ce compte.

M. MCKINNON: Cela n'y entre pas?

M. COOPER: Non; ce sont des dépenses de transport.

M. KINLEY: Si on ajoutait cela, la perte serait énorme.

M. HUNGERFORD: Les postes qui entrent dans ce compte sont spécifiés par l'*Interstate Commerce Commission*.

M. KINLEY: Il s'ensuit que les aliments que vous achetez et servez au public vous font subir des pertes s'élevant à presque un million de dollars.

M. HUNGERFORD: C'est l'un des services nécessaires coûteux.

M. KINLEY: Je sais, mais il devrait être rémunérateur.

M. HUNGERFORD: On ne pourrait le rendre rémunérateur qu'en haussant les prix des repas.

M. KINLEY: Les recettes de ce service dépassèrent l'an dernier celles de l'année précédente?

M. HUNGERFORD: Oui. Je crois que nous avons expérimenté de toutes les façons possibles quant aux prix des repas. Nous avons essayé de donner suite à presque toutes les suggestions des dernières années et les résultats ne varient guère.

M. KINLEY: Combien vous coûte un repas? Par exemple, celui d'un dollar?

M. HUNGERFORD: Je ne saurais vous dire.

M. KINLEY: Les frais des repas sont limités; si cette limite est dépassée, nous y voyez, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Oui; mais je ne saurais vous dire le prix réel du repas.

M. KINLEY: Non, non, mais si le repas dépassait la limite de tant, vous le auriez. On y voit dans les hôtels, par exemple au Château.

M. HUNGERFORD: Bien entendu, la surintendance de ce service surveille cela de près.

M. COOPER: Nous avons une analyse très détaillée de ce compte mais malheureusement, elle n'est pas ici.

M. KINLEY: Vous croyez que le service des wagons-restaurants ne peut s'entraîner des pertes?

M. COOPER: Oui.

M. FAIRWEATHER: Ces pertes sont inévitables si on veut qu'un train comporte des wagons-restaurants. Après tout, monsieur, si on veut donner un service de restaurants de première classe à bord d'un train dans les conditions qui y règnent, qu'on essaie de servir des repas en tenant compte des frais représentés par la marche du train, il est impossible que ces repas ne coûtent pas très cher.

M. KINLEY: Ce service ne sert pas à défrayer la marche du train.

M. FAIRWEATHER: Je ne parle pas de la marche du train. Si vous alliez dans l'un de nos services de wagons-restaurants, si vous visitiez le service du commissaire aux vivres et voyiez les conditions dans lesquelles les garçons et les cuisiniers travaillent, vous vous rendriez inévitablement compte que les frais dans ces conditions doivent nécessairement en être plus élevés que ceux d'un restaurant ordinaire.

M. KINLEY: J'ai visité ces services; ils sont bien aménagés.

M. FAIRWEATHER: Ils sont bien administrés et bien aménagés. Mais il y a manque d'espace. Puis, outre cela, il est moins facile de servir des repas dans un train que dans un hôtel ou un restaurant occupant un emplacement fixe. Il faut qu'il y ait à bord du train un certain nombre de voyageurs voulant y manger, les repas doivent y être servis à l'heure voulue, etc. Si c'est absolument vrai des trains rapides à long trajet, ce ne l'est pas de certains trajets de ville à ville où les frais fixes par mille sont considérables. Je veux dire qu'il faut un personnel et qu'il peut arriver que l'on ait à rémunérer ce personnel pour une journée entière, alors qu'il ne fait que servir un repas au public. Il faut bien récupérer ces salaires de toute une journée.

M. KINLEY: Le Canada est un pays très étendu.

M. FAIRWEATHER: Très étendu.

M. MCKINNON: La situation n'est-elle pas la suivante: si vous deviez demander pour les repas ce qu'il faudrait pour encaisser des bénéfices, le public refuserait vos repas?

M. FAIRWEATHER: Nous cherchons à plaire au public voyageur, c'est ce que je me suis efforcé de vous faire comprendre. Si l'on sert des repas sur les trains et qu'on demande un prix qui rembourse le coût de ces repas, personne n'en voudra.

M. KINLEY: Oh! je n'en suis pas très sûr.

M. MCKINNON: Vous en avez fait l'essai, n'est-ce pas?

M. FAIRWEATHER: J'en ai fait le calcul et je sais ce qui en résulterait. Le prix des repas serait prohibitif.

M. KINLEY: Quant aux restaurants du réseau, à en croire vos données, la plupart doivent être concessionnés à quelqu'un.

M. FAIRWEATHER: Ils donnent des bénéfices.

M. KINLEY: Vous avez ceux de tout le réseau, et ils rapportent des bénéfices, cependant le chiffre d'affaires n'est que de \$10,000.

M. FAIRWEATHER: Je ne puis ici que déclarer que les frais du service de table sur les trains diffèrent considérablement de ceux des repas à servir aux restaurants.

M. MCKINNON: Pourquoi concédez-vous tous ces services de table?

M. FAIRWEATHER: Aux stations?

M. MCKINNON: Aux stations.

M. FAIRWEATHER: Nous jugeons de bonne guerre d'agir ainsi.

M. MCKINNON: Les concessionnaires n'encaissent-ils pas de bénéfices?

M. HUNGERFORD: Pas très élevés.

M. MCKINNON: Ils devraient l'être, au prix qu'on demande.

M. KINLEY: Ce prix est fort raisonnable.

M. MCKINNON: Pour un verre de liqueur douce on demande dix cents, alors que partout ailleurs le prix n'en est que de cinq cents. Et ce n'est là qu'un détail de minime importance.

M. KINLEY: L'absentéisme ne réussit jamais aussi bien.

Le PRÉSIDENT: Tous les frais d'exploitation sont adoptés. Frais généraux.

M. HANSON: Avant de passer à autre chose, je désirerais poser deux autres questions, mais je me demande si elles sont bien à propos.

Le PRÉSIDENT: Allez toujours.

M. HANSON: Je désirerais connaître le nombre global des employés du National-Canadien d'un rang plus élevé que le surintendant général dans la hiérarchie. Deuxièmement, le chiffre total des autres employés. Troisièmement, le nombre d'employés qui touchent \$3,000 et plus par année au Canada et hors du Canada. Puis-je poser ces questions?

Le PRÉSIDENT: Nous avons toujours refusé dans le passé de divulguer les traitements des hauts fonctionnaires.

M. HANSON: Je ne tiens pas aux noms.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas je ne m'y oppose pas. Si l'on préparait, monsieur Hanson, un rapport qu'on lirait et insérerait ensuite au compte rendu, seriez-vous satisfait?

M. HANSON: Certainement.

M. YOUNG: Pourquoi refuserait-on de divulguer le traitement de toutes les personnes qui travaillent à ces chemins de fer, si on le demande?

Le PRÉSIDENT: La question fut déjà soulevée devant moi dans ce Comité. En fait, on a désigné un sous-comité du Comité pour étudier l'affaire, et l'administration a toujours prétendu que c'était faire tort au National-Canadien que de fournir ce renseignement au public et qu'on devrait le fournir à titre confidentiel.

M. YOUNG: Je ne me proposais pas de soulever la question mais si l'on vient prétendre que nous ne pouvons demander ce renseignement, le Comité va assister à un beau charivari aujourd'hui car je suis tout disposé à réclamer mon droit n'importe quand, bien que j'aie déjà résolu de ne pas demander ce renseignement. Si l'on vient nous dénier le droit de poser la question et d'obtenir ce renseignement, si l'on vient faire cette déclaration...

L'hon. M. Howe: Personne n'élèvera la voix à ce sujet.

M. WALSH: Je ne partage pas l'avis de M. Young en cette affaire. Je ne crois pas que l'on doive demander à l'administration du National-Canadien de divulguer les traitements, même ceux de ses garçons de bureau. Tout renseignement fourni à ce Comité devient public sur le champ, et je ne crois pas juste à l'endroit du National-Canadien de lui demander de fournir ce renseignement.

C'est pour la même raison que je n'ai pas insisté cet après-midi pour me faire renseigner sur un certain contrat. Je ne crois pas juste de le questionner sur l'octroi de contrats ni sur rien du genre. Nous avons institué un conseil d'administration et désigné de hauts fonctionnaires pour administrer le National-Canadien et nous sommes en droit d'attendre d'eux une administration efficace et qui serve bien les intérêts de la population du Canada. Or impossible à eux de le faire si ce Comité doit leur demander des renseignements du genre de ceux demandés par M. Young. Je ne le crois pas, du moins.

Le PRÉSIDENT: Il me l'a pas conseillé.

M. YOUNG: J'ai dit que si l'on vient prétendre que nous ne pouvons faire cette demande, j'aurai mon mot à dire.

M. WALSH: Je veux déclarer qu'à mon avis le Comité ne devrait pas continuer à caresser même l'idée qu'il possède ce droit. En agissant ainsi c'est une sauvegarde raisonnable que nous assurons aux hauts fonctionnaires du National-Canadien.

M. YOUNG: Monsieur le président, je ne ferai pas la demande mais je vais dire ceci: Il n'existe pas de traitements à compter de celui du premier ministre des provinces jusqu'à celui du dernier employé de chaque province qui ne soit pas connu. De même pour chaque municipalité. Alors qu'il s'agit ici d'une institution de l'Etat, si l'on vient me dire que nous ne pouvons demander ce renseignement, que celui-là se lève ou que n'importe quel haut fonctionnaire vient l'affirmer, et alors nous étudierons l'affaire.

Le PRÉSIDENT: Les hauts fonctionnaires ont toujours prétendu que si le Comité désirait avoir ces renseignements, ils étaient tenus de les fournir.

M. YOUNG: Absolument.

Le PRÉSIDENT: Mais voici ce qui s'est toujours fait dans le passé: On a nommé un sous-comité de ce Comité, j'oublie si ce fut en 1932 ou en 1933, pour se renseigner là-dessus; or on nous a fourni tous les détails à titre confidentiel mais on ne les a jamais divulgués. Voilà la vérité.

M. YOUNG: C'est parfait.

M. MCKINNON: Vous avez le chiffre global des employés.

M. HANSON: Je ne demande rien sur les personnes en particulier; je demande des chiffres globaux.

M. DEACHMAN: Il n'est pas ici question de droits mais d'opportunité. Nous enquêtons sur l'efficacité de l'administration du National-Canadien en matière de volume de transport et de conditions générales d'exploitation. Si nous prenons les administrateurs en mauvaise position à ce sujet, tant pis pour eux.

M. KINLEY: Monsieur le président, comment se fixent les traitements des hauts fonctionnaires du chemin de fer, par ces derniers mêmes?

M. HUNGERFORD: Oh! non.

L'hon. M. HOWE: C'est la tâche du conseil d'administration.

M. KINLEY: Avez-vous droit de regard sur ces traitements?

L'hon. M. HOWE: Non, mais nous avons le privilège de désigner les sept administrateurs qui fixent les traitements.

M. KINLEY: Ils fixent les traitements et vous fixez les leurs?

L'hon. M. HOWE: Oui; nous établissons les traitements des administrateurs et du président de la commission; quant aux autres traitements, les administrateurs les fixent.

M. KINLEY: La question des traitements est fort importante.

L'hon. M. HOWE: Le conseil d'administration est très sévère. Je suis même porté à le trouver trop sévère.

M. HUNGERFORD: Je consens volontiers à dire à M. Kinley que les choses se passent comme suit: tous les traitements de \$3,000 à \$6,000 par année sont fixés par moi-même, mais chacune de mes décisions est communiquée aux administrateurs. Advenant le rajustement d'un traitement dépassant \$6,000, la tâche en revient au conseil d'administration.

M. KINLEY: Il se trouve parfois des traitements dépassant \$3,000?

M. HUNGERFORD: Oui; ils ne tombent pas sous les dispositions de l'échelle des traitements.

M. KINLEY: M. Hungerford a parlé des traitements dépassant \$3,000.

M. HUNGERFORD: Je parle des traitements...

M. KINLEY: Autant être franc: le premier pas à faire par une compagnie dans une telle situation est de surveiller les traitements.

L'hon. M. HOWE: C'est ce qui se fait un peu partout au National-Canadien. Les réductions de traitements furent beaucoup plus prononcées au bureau-chef que partout ailleurs sur le réseau.

M. KINLEY: Il convient de mettre cela au premier plan.

M. DEACHMAN: Il importe de tenir compte de la compétition.

M. KINLEY: Je ne crois pas beaucoup à cette compétition; si les anciens employés désirent se retirer et céder leur place à de plus jeunes, faites monter les jeunes.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je désirerais m'assurer si vous désirez insérer au compte rendu tous ces détails ou parcourir simplement les sommaires. A mon avis, les sommaires suffiront amplement. Nous avons tous en mains copie du rapport. Page 18 sont les comptes de placements de valeurs; nous les avons étudiés. Cette rubrique est-elle adoptée?

Adopté.

Transactions à compter de 1930 intéressant la part de propriétaire. Nous avons présentement sous les yeux un rapport intitulé: "Trust des titres des Chemins de fer Nationaux Canadiens". En l'absence forcée de M. Clark, M. Cooper a les données en mains et je crois à propos d'entreprendre ce rapport et de l'étudier pendant que nous en sommes à cette rubrique. Le bilan contient tout ce qui s'y rapporte. Si M. Cooper consent à lire le bilan, tout sera réglé.

M. WALSH: On nous a lu tout cela l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: Oui. Je ne vois pas de nécessité de le lire. Désire-t-on l'insérer au rapport ou simplement l'approuver?

M. WALSH: Je suggérerais une simple approbation.

M. HANSON: J'aurais une question à poser au ministre.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes aux transactions de l'année intéressant la part de propriétaire.

M. YOUNG: J'allais poser une question sur les intérêts. Je constate l'existence de quantité d'intérêts à 6 p. 100 dans tous ces chiffres; payons-nous encore 6 p. 100 d'intérêt sur tout?

M. MCKINNON: Certainement.

M. COOPER: Nous n'accumulons pas présentement les intérêts sur ces prêts du gouvernement.

M. YOUNG: Existe-t-il des intérêts à 6 p. 100?

L'hon. M. HOWE: Nous ne les payons pas présentement, car le Trust des titres les détient; et puis, on ne les conserve qu'au cas où ils acquerraient quelque valeur. Les effets ne sont pas honorés; ils dorment simplement.

M. YOUNG: J'aurais peut-être dû le dire hier mais l'occasion va se présenter ici quand même; en sommes-nous encore à payer des intérêts à 6 p. 100 sur ces obligations perpétuelles; portent-elles encore 6 p. 100?

L'hon. M. HOWE: Vous abordez là une toute autre rubrique. La page suivante donne les intérêts sur les garanties.

Le PRÉSIDENT: Adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Page 19: dette fondée—principal et intérêts.

M. HANSON: Je désire poser une question au ministre sur ces \$24,000,000 dont une partie porte 6½ p. 100, à part quelques émissions retirées. Je suis aise de constater que les émissions diminuent en nombre d'année en année. Je désirerais savoir si l'on a cherché à réduire le nombre des émissions à 6 p. 100.

Le PRÉSIDENT: Il en fut question l'an dernier.

M. HANSON: Elles échoient en 1946; les \$24,000,000 portent intérêt à 6½ p. 100. Les intérêts atteignent cette année \$1,575,470. Cherche-t-on à réduire ce chiffre?

M. COOPER: Rien n'est possible avant l'échéance.

L'hon. M. HOWE: Malheureusement il y a là la garantie de l'Etat. C'est un titre garanti et je ne crois pas que rien soit possible.

M. VIEN: Pour l'instant. Ces titres sont aux mains du public ou de l'Etat, lequel des deux?

L'hon. M. HOWE: Aux mains du public.

Le PRÉSIDENT: Le Comité a décidé l'an dernier d'attirer l'attention du ministre des Finances sur cet état de choses et de le prier de prendre toutes les initiatives possibles pour rectifier la situation. Je crois savoir qu'il a pris la chose en mains, mais j'ignore jusqu'à quel point on y a remédié. Ce ne sont pas les hauts fonctionnaires du chemin de fer qui s'occupent du problème.

M. VIEN: J'imagine qu'on achète sur le marché tout ce qui se présente?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. VIEN: L'idée de M. Young était d'adopter un procédé obligatoire de conversion.

Le PRÉSIDENT: Non; il ne va pas jusque-là.

M. YOUNG: Et pourtant c'est exactement ce que j'avais à l'idée.

Le PRÉSIDENT: Je croyais répéter presque textuellement ce qu'avait dit le Dr Young l'an dernier, lorsqu'il était d'avis que notre rapport devrait recommander au ministre des Finances de prendre les mesures nécessaires à ce propos aussitôt que possible.

M. YOUNG: Cela revient à ce que j'ai dit. Mais je vois ici le mot "perpétuelles". Des obligations perpétuelles à 5 p. 100, cela me rend rêveur. On a souvent dit, à propos de certaines mesures que nous devons adopter que ce serait une "répudiation" de nos dettes, mais je crois bien qu'un Parlement canadien qui a pu se décider à adopter une loi telle que la Loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers ne devrait avoir aucune hésitation à suggérer que l'on fasse quelque chose dans une telle circonstance. Chaque fois que je lis ce rapport, je dois avouer qu'il m'est très difficile de croire que la génération actuelle et les générations futures soient obligées de suivre à la lettre les accords stupides que l'on a déjà pu conclure. Je doute fort que nous devions toujours payer un intérêt de 5 p. 100 sans jamais rien tenter pour remédier à la situation. A mon avis, il serait erroné de penser le contraire. C'est une chose dont nous devrions saisir l'autorité compétente afin qu'elle y apporte immédiatement remède. Je ne puis croire qu'il n'y ait pas moyen de redresser les torts qui existent.

M. WALSH: Je suis de l'avis du Dr Young et je ne crois pas que nous fassions notre devoir envers les citoyens du Canada en laissant subsister ce placement perpétuel. Je sais bien que ces obligations font sans doute partie d'héritages qui se transmettent de génération en génération et qu'elles laissent

supposer un revenu immuable malgré que les années passent. Toutefois, je suis d'avis que la question pourrait se régler à la satisfaction de tout le monde si les obligataires actuels étaient notifiés que d'ici à dix ans le gouvernement canadien rachètera leurs obligations ou les remplacera par d'autres. A mon avis, on ne pourrait certainement pas nous accuser de répudier nos dettes en adoptant une mesure qui laisserait les obligataires libres de modifier leurs placements suivant les conditions actuelles et de se procurer d'autres titres leur donnant un revenu identique, ou de garder leurs valeurs jusqu'à l'expiration du délai spécifié et jusqu'à ce que le gouvernement fédéral intervienne. C'est une simple suggestion que j'avance et je ne veux pas commettre d'injustice envers les obligataires et envers ceux qui comptent sur le revenu de ces obligations pour vivre. Je reconnais la légitimité de certaines réclamations et je ne voudrais pas notifier les obligataires que nous voulons racheter immédiatement leurs titres. Je voudrais plutôt les avertir qu'au cours d'une période de tant d'années les obligations seront rachetées ou renouvelées au taux d'intérêt courant, ce qui donnera aux obligataires l'occasion de tirer le meilleur parti possible de la situation.

Le PRÉSIDENT: C'est une recommandation que nous avons faite en 1931.

L'hon. M. HOWE: Nous sommes malheureusement pris entre deux feux à propos de cet accord du Grand-Tronc. Les obligations auxquelles vous faites allusion y sont comprises. Aux termes de l'arbitrage nous avons dû consentir à acquitter ces obligations à échéance et on nous a dit qu'il y en avait d'autres que nous n'avions pas à payer. Nous voici maintenant en face de deux allégations; certains soutiennent que nous devrions acquitter les obligations sur lesquelles nous ne payons rien et d'autres que nous devrions ignorer celles que les termes de l'arbitrage nous obligent à acquitter.

M. WALSH: J'abonde dans votre sens, monsieur Howe. Je ne sais au juste ce que pense mon collègue, mais je suis d'avis que nous nous trouvons en face d'un galimatias. Lorsqu'on a pris possession du Grand-Tronc et ainsi de suite, la chose aurait dû être liquidée par l'entremise des tribunaux.

L'hon. M. HOWE: C'est bien mon avis.

M. WALSH: Le gouvernement pourrait alors prendre possession du tout de la façon consacrée. Comme les choses ont été accomplies nous prêtons le flanc à une poursuite en dommages.

L'hon. M. HOWE: Je sais.

M. WALSH: Je veux découvrir un moyen de supprimer cela.

L'hon. M. HOWE: Il vous faudrait non seulement racheter les obligations mais il vous faudrait aussi répudier l'accord conclu.

M. WALSH: Je le répudieras.

M. VIEN: Je suis de l'avis de M. Young et de M. Walsh. Je sais que, par les années passées, on a fait valoir l'objection que ce sur quoi nous discutons n'est qu'un expédient adopté par le ministre, mais je suis d'avis que les conditions qui existaient lors de l'acquisition du Grand-Tronc et de la conclusion de l'accord,—c'était en 1919 si je ne me trompe,—sont maintenant changées du tout au tout. Je sais que le ministère des Finances s'est opposé à ce que l'on adoptât une telle mesure parce que ceux qui ont placé des fonds dans les obligations perpétuelles la considéreraient comme un manquement à la parole donnée. D'après moi, ces appréhensions sont mal fondées. Le monde a évolué depuis 15 ou 20 ans, au point de vue finance comme à tous les autres points de vue. Il aurait été inconcevable, il y a quelque 25 ans, de laisser entendre que la Grande-Bretagne et la France suspendraient un jour leurs paiements sur la dette de guerre qu'elles avaient contractée envers les Etats-Unis et d'autres pays; cependant, la crise de 1929 avec ses conséquences ont justifié ces deux pays qui, pourtant font généralement honneur à leurs engagements, de considérer la situation à la lumière des conditions actuelles. A mon avis, si le Parlement

adoptait une loi dans le sens que suggère M. Walsh,—je ne dirais pas dix ans car c'est une période trop longue, pour moi, il vaudrait mieux mettre cinq ans—cette mesure législative serait bien accueillie. Bien entendu, on n'y peut arriver autrement qu'en passant une loi, aussi je proposerais, ou j'appuierais quiconque proposerait que ce Comité, dans son rapport, conseille au Parlement d'adopter une mesure législative pourvoyant au rachat des obligations en question au cours d'une certaine période d'années.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que nous avons fait l'an dernier.

M. WALSH: Nous ne sommes pas allés aussi loin.

M. VIEN: Je parle de mémoire, mais je ne me souviens pas que nous ayons fait cela l'an dernier.

M. HANSON: On n'a fait que le suggérer.

M. VIEN: Je crois que notre rapport devrait contenir une suggestion à propos de mesures législatives à adopter à ce sujet, et qu'il devrait demander au Parlement d'adopter une loi pourvoyant au rachat des obligations en question au cours d'une certaine période d'années moyennant des conditions à déterminer.

Le PRÉSIDENT: Présenteriez-vous une motion à cet effet?

M. VIEN: Certainement.

M. WALSH: Permettez-moi de l'appuyer. Je ne suis pas du même parti que ces messieurs, mais je veux que notre rapport expose à la Chambre l'opinion unanime des divers courants d'opinion publique qui sont représentés ici.

M. VIEN: Je n'ai pas d'objection à ce que le Dr Young propose la motion lui-même.

M. YOUNG: Non, non, allez-y.

Le PRÉSIDENT: M. Vien propose, appuyé par M. Walsh, que le Comité, dans son rapport fasse savoir au Parlement qu'il désire, si la chose est possible, que des mesures législatives soient adoptées dans le sens indiqué.

M. VIEN: Voici comment je m'exprimerais, monsieur le président: ce Comité est d'avis que des mesures législatives devraient être adoptées pour pourvoir au rachat des cinq catégories d'obligations perpétuelles mentionnées à la page 19 du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1938, aux termes et conditions que le ministère des Finances jugera bon de fixer.

Le PRÉSIDENT: Cette motion est-elle adoptée?

M. DEACHMAN: Avant qu'on dispose de la motion, je voudrais d'abord savoir ce que le National-Canadien paie pour l'argent qu'il emprunte. Les obligations dont il est question portent la garantie du gouvernement fédéral. J'aimerais alors savoir à combien s'élève l'économie que fera réaliser cette mesure que nous prendrons. Si je demande cela c'est parce qu'à ma connaissance, nous avons là la première résolution officielle d'un comité parlementaire ou de la Chambre des communes du Canada manifestant son intention de s'engager dans la voie de la répudiation des dettes. Si cela s'accomplit, nous pouvons nous renseigner d'avance à voir perpétuer une telle conduite, et je veux savoir exactement quelles seront les conséquences d'une mesure semblable parce que je suis d'avis que lorsque nous aurons fait savoir que le gouvernement canadien a délibérément mis de côté un contrat datant de 1875, quand bien même les termes en auraient été stupides, et qu'il l'a fait pour une somme relativement dérisoire, que cette action aura des répercussions sur notre crédit. En conséquence, il importe donc de réfléchir mûrement avant de s'engager dans cette voie. Pour revenir au point que j'ai soulevé, sachons ce que l'argent coûte aujourd'hui, ce que nous paierons et ce que nous économiserons de par notre acte de répudiation,

M. VIEN: Croyez-vous que les financiers se scandaliseront de ce que le Canada convertisse en obligations remboursables des obligations perpétuelles émises il y a si longtemps, alors que les conditions étaient totalement différentes? Si

c'était déraisonnable, évidemment il vaudrait mieux nous en tenir à nos engagements. S'il s'agissait, par exemple, d'obligations à 25 ans que nous voudrions racheter en cinq ans, là, du moins, il pourrait s'ensuivre des conséquences pour le peuple canadien; payer; mais quand il s'agit d'obligations perpétuelles, je ne crois pas que les financiers considèrent cette mesure comme un manquement à la parole donnée; ils diront plutôt que c'est le remède à apporter à une situation intolérable. Je ne crois pas que notre crédit en serait amoindri parce qu'à mon avis, on serait d'opinion, dans le monde de la finance, que le Parlement canadien n'a fait que ce qui était raisonnable dans les circonstances. Il me semble qu'il existe une ligne de démarcation entre un manquement à la parole donnée ou une rupture de contrat et une mesure telle que celle que je préconise.

M. HOWARD: Monsieur le président, pendant bien des années j'ai été en faveur des allégations de M. Vien et de M. Walsh, mais la situation actuelle me fait changer d'idée.

M. DEACHMAN: C'est très bien.

M. HOWARD: N'oublions pas que nous nous trouvons dans une période de crise et que l'argent est excessivement bon marché. Si tout se passe comme nous l'espérons, plus vite nous reviendrons aux taux d'escompte élevés, mieux cela vaudra et pour la bonne raison que c'est signe de prospérité quand il faut emprunter de l'argent à prix fort. Supposons que nous suivions la suggestion offerte et que nous répudiions notre dette en quelque sorte, en notifiant les obligataires qu'à partir d'une certaine date nous entreprendrions de rembourser les obligations en question. C'est une répudiation bien définie de la part du gouvernement fédéral. De plus, le ministre actuel des Finances n'y consentirait pas, je le sais. Mais, tout de même, supposons que la chose se fasse et que nous voulons nous procurer de l'argent en nous adressant aux financiers mondiaux, ces agissements nous causeront des dommages dépassant les trois millions et demi de dollars que nous espérons économiser à ce chapitre. Pour cette raison-là, je ne voudrais pas que la motion soit adoptée. A mon sens, il est bien préférable de nous en tenir à notre attitude actuelle. A la Chambre, l'autre jour, nous avons voté un certain montant d'argent et l'avons mis à la disposition du ministre afin que quand certaines de ces obligations sont offertes en vente—et il y en a toujours—elles soient achetées et enlevées du marché et remplacées par de nouvelles portant un intérêt moindre.

M. VIEN: Croiriez-vous...

M. HOWARD: Laissez-moi vous poser une question. En supposant que l'argent reviendrait au taux de 6 p. 100 et que vous ayez répudié votre dette et réduit le taux d'intérêt à 3 p. 100, favoriserez-vous le retour au taux de 6 p. 100...

Quelques DÉPUTÉS: Non.

M. HOWARD: C'est votre réponse. Soyons justes envers nous-mêmes et envers tout le monde.

M. VIEN: Croyez-vous que les citoyens ou les capitalistes canadiens s'opposeraient à une telle mesure?

M. HOWARD: Certainement. Si vous adoptiez cette attitude à propos de toutes les questions, ce serait différent. Prenons, par exemple, les petits propriétaires; ce sont eux qui ont éprouvé le plus de difficulté à payer leurs impôts et à garder leur bien. Le principe que vous invoquez est exactement le même. En 1930 et en 1931 j'ai insisté pour que nous nous efforcions de faire réduire le taux d'intérêt sur les hypothèques grevant les biens des petits propriétaires, mais on a répondu que c'était impossible. Maintenant, au point où nous en sommes rendus, je m'oppose absolument à la répudiation d'une dette contractée dans les conditions déjà citées.

M. DEACHMAN: Je désire souligner autre chose. On a parlé aujourd'hui de la répudiation de la dette de la Grande-Bretagne envers les Etats-Unis et vous voyez ce qui est arrivé. Vous pouvez constater à quelles extrémités on peut se rendre une fois le crédit amoindri et la confiance du public ébranlée. A mon avis, tout le monde à cette époque pouvait se rendre compte du bien-fondé de cette attitude parce qu'il s'agissait d'argent dépensé pour une cause commune; et cependant, cet acte a amoindri la stabilité du crédit dans le monde entier. Autre chose. En 1854 et 1855, pendant la guerre de Crimée, le gouvernement russe opérerait le service de sa dette obligataire à Londres pendant que la guerre se poursuivait et cette attitude du gouvernement tsariste de l'époque eut pour effet de stabiliser le crédit de la Grande-Bretagne pour les années subséquentes. Le grand mal, de nos jours—un des grands maux, en tout cas,—c'est que nous avons quelque peu perdu le sens moral en matière de contrats. En adoptant une mesure comme celle qui a été suggérée tout sens moral disparaît et alors, il n'y a plus de démocratie ni de gouvernement honnête possibles. Alors, pour une somme dérisoire de deux ou trois millions de dollars, le monde entier...

Quelques DÉPUTÉS: C'est \$9,000,000.

M. DEACHMAN: Non, il ne s'agit pas de \$9,000,000; il ne s'agit pas non plus de \$3,000,000. Mettons que le montant en jeu soit de \$3,000,000. Alors, pour cette somme, le gouvernement canadien qui, jusqu'à présent, a tenu ses engagements au prix de grands sacrifices, va commencer à répudier ses dettes. Si nous commençons ainsi, jusqu'où irons-nous? Qu'est-ce qui viendra ensuite?

M. WALSH: Permettez-moi d'insister sur ce point. Dans la motion que nous étudions maintenant, il n'est pas du tout question de répudier quoi que ce soit. Il existe une différence énorme entre ce qui est suggéré ici et la répudiation d'une dette.

M. HOWARD: C'est pire.

M. WALSH: Il n'y a rien de pire que la répudiation d'une dette. Il est question ici d'échanger les obligations perpétuelles pour d'autres portant intérêt au taux courant. Je ne m'inscrirais pas en faux contre ce que vous dites s'il s'agissait d'obligations échéant à une date spécifiée mais ce sont des obligations perpétuelles. Je suis d'avis que si nous nous rendions aux exigences de la situation—un de nos collègues a dit ici qu'après tout nous ne faisons que nous plier à l'état de choses qui existe aujourd'hui, tout comme nous avons dû nous rendre aux exigences de celui qui existait lors de l'émission des obligations—le crédit du Canada à l'étranger n'en souffrirait pas le moins du monde. L'Australie a vaincu la crise et pour y parvenir elle a, entre autres moyens adoptés, converti au taux d'intérêt courant l'ensemble de ses dettes fondées, dette municipale, dette d'état et dette fédérale.

M. KINLEY: Cela s'est fait dans le pays même.

M. WALSH: A la fois à l'intérieur et à l'extérieur du pays.

M. HOWARD: Non; en Angleterre seulement.

M. WALSH: Un grand nombre des titres étaient entre les mains d'obligataires étrangers, mais cependant ils ont tous subi le même sort. Le pays n'a pas répudié sa dette et on ne l'en a pas accusé non plus et son crédit à Londres est resté pour le moins aussi élevé que celui du Canada.

M. DEACHMAN: Non.

M. WALSH: Au moins aussi élevé.

M. HOWARD: Beaucoup plus bas.

M. WALSH: On peut y payer des taux légèrement plus élevés à certains moments et des taux plus bas à d'autres moments. Je parle de la moyenne pendant une certaine période. Je crois que le crédit du Commonwealth de l'Australie est aussi élevé que celui du Canada sur les marchés monétaires du monde, et je crois que la situation du peuple, en Australie—et mon ami M. Howard en sait

plus long que moi là-dessus—est bien meilleure que celle du peuple canadien; et c'est à cause de notre crainte de faire des choses comme celle-là.

Je croyais que le Comité exprimerait une opinion unanime.

L'hon. M. HOWE: Je crois que mon honorable ami est à côté de la question, en ce qui concerne la répudiation. Ces obligations n'ont pas été émises par l'Etat, mais par le chemin de fer du Grand-Tronc. Nous avons eu, il y a quelques années, un arbitrage relativement à certaines obligations du Grand-Tronc. La décision prise par un tribunal établi par le gouvernement canadien, était obligatoire pour ce gouvernement. Le tribunal décida qu'il fallait payer l'intérêt de ces obligations, d'après leur valeur nominale. Vous répudiez la décision du tribunal de 1918, décision que nous avons défendue devant les tribunaux, jusqu'à maintenant, contre d'autres réclamations—le dernier cas est tout récent. Si vous répudiez cet accord, je crois que vous vous mettez dans une des plus grandes confusions juridiques qui se soient jamais produites.

M. VIEN: Où ces obligations sont-elles détenues?

L'hon. M. HOWE: En Angleterre.

M. VIEN: Toutes?

L'hon. M. HOWE: Oui, je le crois.

M. YOUNG: J'aime écouter un homme qui parle habituellement avec beaucoup de bon sens. Je parle de M. Deachman.

M. DEACHMAN: Merci.

M. YOUNG: Mais je dois dire que je diffère entièrement d'opinion avec lui sur cette affaire. Je vois que les plus récentes de ces obligations ont maintenant atteint l'ancienneté respectable de 56 ans.

M. HANSON: Certaines ont été émises en 1878.

M. YOUNG: La plus récente est vieille de 56 ans. Ce que dit le ministre est vrai; il y avait une clause de cet accord relative au paiement de ces obligations. C'est très vrai. Nous nous sommes trouvés dans une situation telle, ces dernières années, que chaque citoyen du Canada, homme ou femme, a été obligé de remettre les choses en question. Le Parlement a adopté une Loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers. Quel en est le principe? Est-ce qu'on dit aux détenteurs de titres: Messieurs, vous recevrez la pleine valeur de ces obligations, de cette hypothèque, de cette dette? Pas du tout. Dit-on, en second lieu, que le taux d'intérêt sera réduit? Même pas. On va plus loin, et l'on prévoit même une confiscation partielle du capital; et l'on donne à une Commission de revision les pouvoirs nécessaires pour veiller à ce que ce soit fait. Et cependant, nous sommes en train de nous inquiéter d'une obligation perpétuelle, portant un taux d'intérêt élevé que le revenu national du pays ne nous permet pas de payer.

M. HOWARD: Actuellement.

M. YOUNG: En tout temps. Allons-nous approuver ces obligations perpétuelles sur cette base? Telle que je la comprends, la motion proposée par M. Vien et appuyée par M. Walsh consiste en ceci: que nous recommandons au gouvernement de régler l'affaire par une législation, et de donner avis aux détenteurs de ces obligations qu'ils seront intégralement remboursés en un certain nombre d'années et qu'ils pourront chercher pour leur argent les autres placements qui leur plairont. Les questions de temps et de mode sont entièrement laissées au gouvernement. La motion ne va pas plus loin, et je ne vois pas ce qu'on pourrait proposer de plus raisonnable. Je sais parfaitement qu'il y a quelques années, quand tout le monde traversait des temps différents de ceux que nous traversons maintenant, nous hésitions à prendre des mesures ressemblant à la répudiation. La seule répudiation proposée dans cette motion est que nous offrons aux détenteurs de titres de leur rembourser tout leur argent, à quelque date à venir; c'est tout. Tout l'intérêt sera payé jusqu'à cette date, et s'ils trouvent alors à placer leur argent dans de meilleures conditions, ils pourront le faire. La motion ne va pas plus loin.

Monsieur le président, je voudrais encore dire quelque chose qui n'a aucun rapport avec cette question particulière. Je voudrais dire que, plus tôt nous reconnaitrons que le Canada ne peut pas payer ses dettes sur la base où elles ont été contractées, plus tôt le pays sera d'aplomb, et les affaires reprendront. C'est une autre question, que je n'entamerai pas maintenant. Mais sûrement, nous pouvons tous, de bonne grâce, approuver cette motion qui engagera le gouvernement à étudier la question, qui déclare au moins que, de l'avis du Comité, il devrait l'étudier.

M. KINLEY: Je ne voudrais pas voter la motion sans avoir plus de renseignements. Il me semble que la question est compliquée, et que nous ne la connaissons pas bien. Elle est sérieuse, et mérite réflexion. M. Young la compare à la Loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers. Je trouve que la Loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers est la chose la plus néfaste aux bons cultivateurs canadiens. Elle ruine le crédit de 95 bons cultivateurs pour permettre à cinq hommes qui ne sont pas de bons cultivateurs de payer le minimum. La Loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers est basée sur le principe suivant. Voici une ferme et voilà une dette échue. On ne peut pas extraire du sang d'un navet: prenez la ferme; c'est tout ce qu'on peut prendre. Nous ne sommes pas comme le cultivateur incapable de payer ses dettes. Je crois que le pays désire faire face loyalement à ses obligations. Je crois que si l'on disait à l'étranger que le Canada veut répudier ses dettes, ce serait grave. Il y a quelques semaines, en descendant dans les provinces Maritimes, je parlai au chef du service d'exportation d'une banque canadienne. Il me dit que, deux semaines auparavant, à l'arrivée du *Queen Mary*, les banques avaient dû ouvrir toute la soirée. Il me dit que le montant d'argent venant d'Europe était étonnant. Il dit qu'il en venait des millions et des millions. Voyez la confiance en notre pays manifestée par des habitants d'autres parties du monde. N'oubliez pas que les gens n'agissent ainsi que lorsqu'ils sont en difficultés. On nous a dit ce que font l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Ces peuples sont en difficultés. On nous a dit ce que font les Européens. Ils sont en difficultés. Un homme qui peut payer ses dettes ne cherche pas ces détours et ces sottises. Je ne crois pas que nous ayons besoin de le faire.

M. HOWARD: Ils n'envoient pas d'argent en Australie?

M. KINLEY: Non.

M. YOUNG: On m'a dit qu'ils y envoyaient de fortes sommes.

M. KINLEY: Il serait prématuré pour nous d'agir ainsi. Si le gouvernement veut répudier les dettes de l'Etat, et nous le dit, nous saurons à quoi nous en tenir. Mais je ne puis admettre qu'un comité de la Chambre, dans une question où les obligations sont bilatérales, prenne sur soi d'adopter la mesure proposée pour économiser quelques dollars et faire un rapport au gouvernement.

Le PRÉSIDENT: Rappelez-vous, messieurs, que l'année dernière, lors de la discussion de ce principe, les mêmes arguments ont été exposés. Après mûre considération, nous avons pensé que nous ne devons pas aller si loin. Tout ce que nous avons fait fut de recommander au ministre des Finances de prendre les mesures que le gouvernement jugerait bonnes pour remédier à la situation. Après tout, c'est une question de principes; et je doute fort que le Comité ait réellement le pouvoir de passer une telle motion.

M. VIEN: C'est une expression d'opinion.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais c'est une expression d'opinion assez forte.

M. VIEN: Le Comité est d'avis qu'une législation devrait être présentée—c'est le texte de la motion—si on le juge à propos. La motion pourrait être rédigée autrement, dire que le Comité est d'avis que le gouvernement devrait considérer l'à-propos; mais ce n'est qu'un pieux souhait. J'aimerais que l'expression d'opinion du Comité fût un peu plus forte; et je ne crois pas que la motion, telle qu'elle est rédigée, puisse nuire au crédit du Canada.

M. DEACHMAN: Je viens de demander à mon ami M. Cooper quel intérêt les chemins de fer Nationaux du Canada paient sur l'argent qu'ils empruntent, et j'apprends que c'est 3.24 p. 100; et \$184,000,000 de ces obligations perpétuelles sont au taux de 4 p. 100. L'économie serait donc de 0.76 p. 100. Voilà ce que nous économiserions.

Le PRÉSIDENT: Me permettez-vous de faire une suggestion?

M. KINLEY: Il y a autre chose à considérer, à savoir que le Réseau emprunte de l'argent tous les ans; quel effet cela aurait-il sur les prochains emprunts du Réseau?

Le PRÉSIDENT: Me permettez-vous de lire la recommandation faite dans notre rapport de l'an dernier? Elle ressemble à cette résolution au point que je ne crois pas qu'il faudrait changer le texte.

Le SECRÉTAIRE: C'est la résolution de M. Vien.

M. KINLEY: Cela embrassait toute la question.

Le PRÉSIDENT: La résolution n'est pas si mauvaise qu'elle en a l'air. Elle dit ceci: "Ce Comité est d'avis qu'une législation devrait être présentée pour pourvoir au rachat des cinq catégories d'obligations perpétuelles indiquées au haut de la page 19 du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1938, aux termes et conditions que le ministère des Finances jugera bon de fixer."

M. VIEN: Par exemple donner une prime en compensation. Elles pourraient être rachetées à 102 ou 105, si le ministère le juge bon.

Le PRÉSIDENT: Le rapport de l'année dernière dit: "Nous ne pouvons trop insister sur la recommandation que tout l'ensemble de la dette consolidée des chemins de fer Nationaux soit examiné, et qu'un effort résolu soit accompli pour réduire le taux d'intérêt des émissions dont l'intérêt ne correspond pas aux conditions actuelles." C'est assez semblable à la motion actuelle.

M. WALSH: Quelle suite a-t-on donnée à cela, l'année dernière? A-t-on pris quelque mesure?

Le PRÉSIDENT: Le ministère des Finances a pris des mesures pour racheter toutes celles de ces obligations qui venaient sur le marché, aussi rapidement que possible.

M. CAMERON: En a-t-on racheté?

Le PRÉSIDENT: Oui, je le crois.

L'hon. M. HOWE: Oui. Un fonctionnaire du ministère est allé en Europe, étudier la situation.

M. CAMERON: Ces obligations sont presque toutes détenues en Angleterre.

M. KINLEY: Je proposerai cela en amendement.

Le PRÉSIDENT: Il faut mettre la motion aux voix.

L'hon. M. STEWART: M. Kinley a très clairement exprimé ce que je pense moi-même. Il me semble que votre explication rend absolument inutile toute mesure que ce Comité prendrait actuellement.

Le PRÉSIDENT: Exactement.

L'hon. M. STEWART: Cela peut paraître une question secondaire, mais voyons dans quelle direction cela nous conduirait. A notre époque où règne à l'étranger un esprit de répudiation des engagements solennels, d'ordre national, international ou individuel, et un esprit de nazisme, il me semble que nous devons étudier très sérieusement les effets possibles d'une proposition, même d'apparence secondaire. M. Young parle de la Loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers. On a beaucoup critiqué cette loi à la Chambre; mais rappelez-vous qu'elle était basée sur un principe qui était l'insolvabilité du cultivateur, son incapacité absolue de faire face à ses obligations. La loi est fondée, construite là-dessus. Pour éviter la dépense, la perte causé au cultivateur mis en banqueroute par la

vente de son actif et l'absorption du prix de vente par les frais, comme il se produit dans les faillites ordinaires, on a imaginé ce plan, avantageux aux créanciers aussi bien qu'au cultivateur. Les frais du règlement ou de la répartition de l'actif étaient payés par l'Etat. J'estime que ce sont une base et un principe différents de ce qui se produit dans notre cas. Nous ne sommes sûrement pas insolvables.

M. HANSON: Nous le serons bientôt, si on ne trouve pas un remède.

L'hon. M. STEWART: Qu'est-ce à dire?

M. HANSON: Les chemins de fer Nationaux du Canada seront bientôt insolubles, si on ne trouve pas quelque remède.

L'hon. M. STEWART: Je ne parle pas des chemins de fer Nationaux du Canada; je parle du Canada, car il s'agit d'une obligation du Canada. Ceci sera mal interprété. En Grande-Bretagne, je suis sûr que ce sera mal interprété; à mon avis, l'effet sera fâcheux, et hors de proportion avec tous les bénéfices ou avantages que nous pourrions en retirer. Je crois, d'après ce que vous dites, monsieur le président, que le ministre des Finances et le gouvernement ont adopté le principe de racheter ces obligations quand ils le peuvent.

Le PRÉSIDENT: Ils ont été plus loin. Le ministre vient de vous dire qu'un fonctionnaire du ministère des Finances est actuellement en Angleterre, où il est allé spécialement pour étudier cette question.

L'hon. M. HOWE: Est allé en Angleterre.

Le PRÉSIDENT: Oui, est allé en Angleterre.

L'hon. M. STEWART: Oui. Je comprends que le principe est d'acheter ces obligations quand elles se présentent sur le marché.

Le PRÉSIDENT: Oui.

L'hon. M. STEWART: C'est une bonne méthode. Il n'y a aucune objection à faire. Peut-être pourrait-on provoquer une conversion volontaire, comme cela s'est fait pour d'autres valeurs. Mais nous inscrire, à titre de comité, en faveur de la mesure proposée, me semble une mesure très grave, susceptible d'entraîner des conséquences sérieuses, pour le présent et pour l'avenir. Je ne crois pas que nous serions bien avisés de prendre une décision quelconque, en tenant compte des recommandations que nous avons faites les années précédentes, et des mesures prises par le gouvernement à la suite de ces propositions.

Le PRÉSIDENT: Il est vrai que, lorsque cette motion fut présentée, nous ne savions pas que le ministre des Finances avait pris des mesures pour se conformer à la recommandation faite par le Comité. En tenant compte de ce fait, voulez-vous retirer votre motion, monsieur Vien? Ou la maintenez-vous?

M. VIEN: Monsieur le président, je suis convaincu que la motion est juste et que le public et le monde financier ne considéreraient pas comme une répudiation, mais comme un acte sensé, le rachat par le Parlement des bons perpétuels — non pas leur défaut quant à l'intérêt ni quant au principal, mais leur rachat comme bons perpétuels. Rien n'est plus loin de ma pensée, toutefois, que de proposer une motion qui puisse s'interpréter comme une répudiation. Je veux bien prêter l'oreille à votre suggestion, monsieur le président, et à celle de l'honorable ministre, aussi bien qu'à l'avis d'éminents économistes comme M. Deachman, M. Stewart, M. Howard et M. Kinley, qui ont beaucoup d'expérience financière, et je n'aimerais pas opposer mon jugement au leur. D'autre part, j'aimerais que cette discussion, qui figurera au compte rendu...

Le PRÉSIDENT: Certes.

M. VIEN: ...serve au moins à rappeler au Gouvernement que nous voulons agir dans la vraie manière des affaires, que nous ne formulons pas un vœu platonique, qu'à notre avis les bons perpétuels de ce genre sont une abomination et que nous serions des imbéciles de n'en pas venir tôt ou tard à régler cette question des bons perpétuels. Nous passerions pour des niais si nous gardions indéfiniment ces bons perpétuels. Ceux qui prétendent que c'est une répudiation

que de rendre rachetables des bons perpétuels oublient de tenir compte de la tendance des esprits dans le monde actuel. Nous ne sommes plus au temps de l'avant-guerre ni même au début de l'après-guerre. Lorsque nous voyons des gouvernements comme ceux de la Grande-Bretagne et de la France manquer au paiement des intérêts sur les bons de guerre et sur les dettes de guerre, je ne crois pas que nous devions avoir honte de payer au complet tout ce qui est dû et de mettre une fin aux bons perpétuels.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous me permettre de vous interrompre un instant, monsieur Vien? Si vous retirez votre motion...

M. VIEN: Je suis prêt à le faire.

Le PRÉSIDENT: En qualité de président du Comité, je m'engage à inclure dans le rapport une note exprimant les vues de votre motion. Ce que je n'aime pas, c'est d'adopter une motion formelle au Comité, tandis que nous pouvons obtenir le même résultat par une note dans notre rapport.

M. KINLEY: Prenez garde à la manière de l'écrire.

Le PRÉSIDENT: Je vais y faire attention. Je vais la rédiger pour que le Comité la discute et l'adopte comme il le jugera à propos.

M. VIEN: Je veux bien m'en tenir à votre suggestion, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Mes remerciements, monsieur Vien.

M. WALSH: Puisque j'appuie le motionnaire, je m'associe tout à fait aux remarques du colonel Vien et je la retire.

Le PRÉSIDENT: Mes remerciements. Adopté.

M. YOUNG: Monsieur le président, le Comité semble être d'avis qu'une motion formelle est peut-être inopportune dans le moment, et je suppose que nous sommes d'accord là-dessus. Il m'intéresse toujours de voir des gens verser des larmes de crocodile en parlant de la protection du capital. Je circule parfois et je rencontre des êtres humains, et pour dire la vérité je m'intéresse bien plus aux êtres humains qu'à la préservation du capital.

L'hon. M. HOWE: Nous préservons les deux, cependant, n'est-ce pas?

M. YOUNG: Nous avons trop préservé l'un aux dépens de l'autre. Je suis un de ceux qui croient très fermement que depuis des années nous payons des intérêts sur des sommes qui n'ont jamais eu de fondement solide; ils ont toujours été trop hauts. Cette motion recommande de faire certaines choses. De quoi faire? Simplement de mettre fin à des bons perpétuels, mais sans rien enlever à qui que ce soit, sauf la perpétuité des obligations. Or, si l'on prend acte de votre suggestion...

Le PRÉSIDENT: Oui.

L'hon. M. STEWART: N'avons-nous pas émis récemment de nouvelles obligations perpétuelles?

M. YOUNG: Oui.

M. KINLEY: Elles sont rachetables.

L'hon. M. STEWART: Je crois qu'elles sont permanentes. Quelle est la différence entre le consolidé et les obligations?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Stewart, vous êtes satisfait de ma suggestion, n'est-ce pas?

L'hon. M. STEWART: Oui.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. HANSON: Quelle est la motion?

Le PRÉSIDENT: La motion est retirée.

M. HANSON: Sur division.

Le PRÉSIDENT: Oh! non; adoptez-la unanimement, car nous aurons cela dans le rapport et nous aurons occasion de le discuter lorsque le rapport viendra.

Dominion du Canada—emprunts. Adopté.

M. BARBER: J'allais m'informer des garanties des provinces. Cela ne veut rien dire, n'est-ce pas?

L'hon. M. HOWE: Nous les retirons graduellement lorsqu'elles arrivent à terme. C'est à peu près tout. Ce sont les garanties des provinces dans le moment, mais nous les recueillons.

M. WALSH: Il y a une question que je voulais poser au sujet du prêt à 3½ p. 100 en vertu de la Loi sur les lignes aériennes Trans-Canada, 1937, intérêt accumulé, 1938, \$73,766.10; puis à la page 12 du rapport annuel des lignes aériennes Trans-Canada, nous avons comme intérêt sur le capital engagé, \$104,852.68. Y a-t-il quelque relation entre ces deux item; et s'il y en a une, quelle est-elle et pourquoi cette différence?

M. COOPER: Oui, il y a une relation directe.

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous poser votre question de nouveau lorsque nous discuterons des lignes aériennes Trans-Canada afin de ne pas mêler les deux questions?

M. WALSH: C'est dans cet item.

Le PRÉSIDENT: Oui, je sais que c'est incorporé aux emprunts de capital. Eh! bien, continuez.

M. COOPER: Il y a une relation directe. Nous avons emprunté cet argent du gouvernement et nous nous en sommes servis pour acheter les actions des lignes aériennes Trans-Canada. Nous avons négocié un taux d'intérêt de 3½ p. 100 et d'autre part la Loi des lignes aériennes Trans-Canada exige qu'elles paient 5 p. 100 sur le capital employé dans l'entreprise. Il y a une différence entre le taux auquel le National-Canadien a emprunté son argent et celui auquel il l'a placé dans ces lignes.

M. YOUNG: Pourquoi y aurait-il une différence?

L'hon. M. HOWE: Pour permettre au National-Canadien de faire un petit bénéfice sur une de ses filiales.

M. HOWARD: Très bien. Adopté.

M. WALSH: La même réponse est-elle bonne pour l'autre item de 2 p. 100, Loi de remboursement, 1938? Si le gouvernement avance l'argent aux lignes aériennes Trans-Canada, comme je le suppose, à 2 p. 100...

L'hon. M. HOWE: Non, il ne le fait pas. Le Gouvernement n'avance aucune somme aux lignes aériennes Trans-Canada.

M. WALSH: A quoi se rapporte cet item de 2 p. 100, Loi de remboursement, 1938?

L'hon. M. HOWE: Ce sont des prêts temporaires au chemin de fer, en vertu de la Loi de remboursement.

M. WALSH: Si j'étais le trésorier du chemin de fer, j'emprunterais une somme beaucoup plus forte que \$21,000,000 et je rembourserais tous les emprunts de 3½ p. 100.

L'hon. M. HOWE: C'est une autre sorte d'argent. Nous pouvons emprunter sur des billets du Trésor à un demi pour cent par année, à titre de gouvernement, et nous prêtons de ces sommes comme avances temporaires au chemin de fer à un taux comparable à celui-là pour nos prêts à court terme. Mais lorsque le chemin de fer place de l'argent directement, évidemment, il lui faut payer le taux de longue échéance.

M. WALSH: Ces autres item de 3½ p. 100 sont des prêts à long terme?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. WALSH: Et l'item de 2 p. 100 est un prêt à courte échéance?

L'hon. M. HOWE: Oui, c'est juste une avance temporaire.

Le PRÉSIDENT: Des placements dans des filiales. Adopté.

Principal passif éventuel. Adopté.

Tableau des compagnies comprises dans le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada. Adopté.

M. HOWDEN: Reçoivent-elles moins?

Le PRÉSIDENT: Non, elles en liquident une.

Etat du tonnage productif, par denrées, pour les années 1937-1938. Adopté.

Tonnage productif par denrées. Adopté.

M. DEACHMAN: A propos de votre trafic, l'essor de la construction n'est-il pas une aide considérable pour votre trafic? Beaucoup de matériaux qui avaient coutume de s'expédier pour l'industrie de la construction ne s'expédient plus, car l'industrie de la construction est aussi inactive que possible. Ceux qui s'expédient voyagent-ils par camion ou si la plus forte partie voyage par rail?

M. FAIRWEATHER: Sans doute, en général, les matériaux lourds tendent à voyager par rail. Les matériaux inférieurs, comme le ciment, la brique, le bois et les choses de ce genre qui font un long trajet voyagent certainement par rail.

M. DEACHMAN: Ainsi l'augmentation d'activité de l'industrie quant aux matériaux lourds aiderait beaucoup aux chemins de fer?

M. HUNGERFORD: Beaucoup.

M. MCKINNON: Quant aux traverses, j'ai reçu un certain nombre de plaintes des producteurs de mon district. Ils affirment que les taux payés pour les traverses par votre compagnie sont plus élevés aux environs d'Ottawa et dans cette partie-ci du pays que dans le nord de l'Ontario. Est-ce exact?

L'hon. M. HOWE: M. Vaughan pourrait peut-être répondre à cela.

M. VAUGHAN: Je n'ai pas saisi la question.

M. MCKINNON: J'ai reçu un certain nombre de plaintes des producteurs de traverses du Nord-Ontarien à l'effet que le taux payé pour les traverses par votre compagnie est plus élevé aux environs de la vallée de l'Ottawa que dans le nord de l'Ontario où ses taux de salaires sont plus élevés.

M. VAUGHAN: Ce n'est pas exact, monsieur.

M. MCKINNON: Le prix payé pour les traverses dans la région est le même que là-bas?

M. VAUGHAN: Dans le nord ontarien?

M. MCKINNON: Le prix est le même?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

Détail du matériel de chemin de fer. Adopté.

Statistique sur l'exploitation des lignes. Adopté.

M. YOUNG: Monsieur le président, il y a juste un item dont j'aimerais dire un mot. Il s'agit de l'essence, des huiles de pétrole et le reste. Aujourd'hui, dans cette salle, j'ai parlé au gérant du trafic du National-Canadien et il y a certains renseignements que je désire avoir au sujet des taux de transport de ces diverses denrées. Il a consenti à me fournir ces renseignements, et je veux simplement le mentionner pour en donner acte, afin que cela ne s'oublie pas.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

Employés et leur rétribution. Adopté.

Distribution du dollar.

M. HOWARD: C'est ce dont nous parlons.

Le PRÉSIDENT: Approuvé.

Distance exploitée, au 31 décembre 1938.

M. EMMERSON: A propos de l'item "région de l'Atlantique", que veut-on dire par "longueur comprise dans le droit de circulation—1re voie principale, 32.95 milles"?

M. ARMSTRONG: Il s'agit des voies du Pacifique mises en commun dans la région de l'Atlantique—de Westfield-Beach à Saint-Jean et de Fredericton à Vanceboro. Nous avons droit de circulation en commun sur le Pacifique-Canadien entre ces deux points.

M. EMMERSON: Le National-Canadien?

M. ARMSTRONG: Oui.

M. EMMERSON: Entre quels endroits?

M. ARMSTRONG: Entre Westfield-Beach et Saint-Jean. C'est une ligne d'environ 15 milles. Et entre Fredericton et Vanceboro. Vanceboro est dans le Maine. C'est juste de l'autre côté de la frontière.

M. EMMERSON: Le C.N.R. a un droit de circulation entre Fredericton et Vanceboro?

M. ARMSTRONG: Sur le P.-C.

M. HOWARD: De la coopération forcée.

M. ARMSTRONG: Non, monsieur.

M. EMMERSON: Quand le National-Canadien a-t-il fait circuler des trains entre Fredericton et Vanceboro?

M. ARMSTRONG: On fit une entente vers les années 1920, je crois,—mais je ne puis vous en indiquer la date exacte—pour exploiter des trains entre Fredericton et Vanceboro sur le Pacifique-Canadien.

M. EMMERSON: On a fait une entente, mais on ne s'en sert pas nécessairement.

M. ARMSTRONG: Cette entente s'est appliquée pendant quelque années, mais récemment, en 1933 ou 1934, on fit un arrangement avec le Pacifique-Canadien. On retint le droit, mais le Pacifique-Canadien transporte les marchandises sur ses wagons en vertu d'une entente supplémentaire.

M. EMMERSON: Le National-Canadien ne fait pas circuler de trains entre ces deux points?

M. ARMSTRONG: Non, monsieur, c'est exact, mais l'arrangement fondamental se rapportait aux droits de circulation.

M. KINLEY: Monsieur le président, au sujet du chemin qui va de Middleton à Bridgetown, je crois que la compagnie a motivé la fermeture de la ligne. Est-ce bien cela, monsieur Hungerford?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. KINLEY: On me dit que vous allez construire un rameau de Bridgetown au D.A.R.

M. HUNGERFORD: C'est le projet.

M. KINLEY: J'apprends aussi que le rameau coûtera autant que l'entretien de la ligne, et que vous allez abandonner Clarence et d'autres centres importants qui ont des entrepôts pour les pommes que vous ne desservirez pas.

M. FAIRWEATHER: Ce dernier avancé n'est pas exact.

M. KINLEY: De quel avancé parlez-vous?

M. FAIRWEATHER: Je parle de l'avancé au sujet de l'entretien.

M. KINLEY: On me dit que le rameau va coûter autant que l'entretien. Il vous faudra construire un pont au-dessus de la rivière Annapolis, n'est-ce pas?

M. FAIRWEATHER: Non. Le rameau part du même côté de la rivière que la ligne du National-Canadien. Le chemin de fer *Dominion Atlantic* traverse la rivière Annapolis, justement à l'est de Bridgetown. Le rameau est à l'est de ce pont, de sorte qu'il est du même côté de la rivière que la ligne du National-Canadien et sa distance est relativement courte et le coût de sa construction et de son entretien est sensiblement inférieur au coût de l'entretien de cette partie de la voie que l'on se propose d'abandonner.

M. KINLEY: Vous avez seulement une équipe de trois hommes maintenant sur cette section, n'est-ce pas?

M. FAIRWEATHER: Cela peut être absolument exact, mais l'entretien de cette ligne pendant une certaine période d'années...

M. KINLEY: Douze ou quinze milles?

M. FAIRWEATHER: Près de 15 milles, et le rameau n'a pas un mille de longueur, je crois.

M. MCKINNON: Monsieur Fairweather, j'ai entendu dire que vous vous proposez de construire un rameau à partir de la ligne du National-Canadien à Atikokan jusqu'au nouveau gisement de fer de cette région.

M. HUNGERFORD: Je puis répondre à cela, tout dépendra du développement de la mine de fer.

M. MCKINNON: Il n'y a rien de certain encore?

M. HUNGERFORD: Non. Tout est encore à la période de conjoncture.

M. MCKINNON: Pour ce qui est de cette année, le projet n'est pas sérieux?

M. HUNGERFORD: Non.

M. DEACHMAN: Je voudrais bien revenir à la question du système de distribution. Au sujet de vos frais de combustible, combien les chemins de fer Nationaux du Canada dépensent-ils de plus pour leur combustible en utilisant la houille de la Nouvelle-Ecosse?

M. VAUGHAN: Rien du tout.

M. DEACHMAN: Le prix de votre combustible est aussi bas que celui du Pacifique-Canadien?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. DEACHMAN: Il n'y a pas de frais additionnels à transporter la houille jusqu'à Montréal ou en bas—jusqu'où le charbon de la Nouvelle-Ecosse descend-il dans cette direction?

M. VAUGHAN: Nous le prenons sur le Transcontinental et le transportons jusqu'à Hearst, à l'ouest, et en certains cas aussi à Toronto.

M. DEACHMAN: Lorsque vous le transportez à Toronto, vous coûterait-il aussi cher que celui obtenu des Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Non. Voici ce que nous faisons: Nous disons à la *Dominion Coal Company*, ou à la compagnie de charbon intéressée: le prix du charbon américain à Toronto est de tant, nous prendrons votre charbon si vous vous contentez de ce prix-là moins les frais de manutention et de traction. Il faut prendre en considération les frais de traction et de manutention. Puis la compagnie s'adresse au gouvernement pour obtenir une subvention.

L'hon. M. HOWE: L'argent est payé en puisant à une autre source.

M. KINLEY: Avez-vous fait quelque progrès au sujet de vos tarifs convenus? Avez-vous conclu quelques contrats?

M. YOUNG: Cela a été discuté hier.

M. HUNGERFORD: Je crois que nous avons parlé de cela hier. Nous n'avons pas conclu de contrat encore.

M. KINLEY: Allez-vous vous décider à agir dans un avenir prochain?

M. HUNGERFORD: Nous l'espérons.

Le PRÉSIDENT: Le rapport sera-t-il adopté?

Le rapport est adopté.

Le PRÉSIDENT: Est-ce votre bon plaisir de siéger ce soir à huit heures et demie pour étudier le reste de ces rapports? Il n'y en a plus que deux.

M. VIEN: Pourquoi ne pas les étudier maintenant?

Le PRÉSIDENT: J'y suis tout disposé.

M. WALSH: Je voulais faire une suggestion relativement aux lignes aériennes Trans-Canada. Je ne désire pas retarder le Comité s'il désire en finir. Nous entendons tous dire que les lignes aériennes Trans-Canada inaugurées sous M. Howe et le ministère des Transports font un travail excellent et accusent un progrès exceptionnel. Nous avons eu un rapport très élaboré hier de M. Fairweather au sujet du développement du terminus, etc. D'après ce que nous entendons dire au sujet des lignes aériennes Trans-Canada c'est à la louange du Canada et beaucoup à la louange du ministre actuel des Transports et de l'administration des lignes aériennes Trans-Canada. Je me demandais s'il serait réellement de quelque utilité pour les lignes aériennes Trans-Canada d'avoir M. Johnson comme témoin devant notre Comité lorsque ce rapport serait mis à l'étude.

Le PRÉSIDENT: Il est ici dans le moment.

M. WALSH: Il pourrait nous donner une causerie et nous présenter un rapport plus complet que celui que nous avons ici sur ce que font les lignes aériennes et ce qu'elles se proposent de faire. J'estime que ce serait là une excellente occasion d'obtenir de la publicité pour les lignes aériennes Trans-Canada et cela ferait mieux comprendre aux députés et au peuple du Dominion en général les progrès qui ont eu lieu jusqu'ici et l'excellent travail qui s'exécutera à l'avenir.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs, nous avons les item suivants: l'item 442, Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes—ceci est autorisé par la loi et je ne vois pas pourquoi nous ne l'adopterions pas ici même.

(Item adopté.)

Item 447, Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes—ceci est la même chose.

(Item 447 adopté.)

Item 474, *Canadian National (West Indies Steamship Service)*—cet item sera-t-il adopté?

M. KINLEY: Où en êtes-vous présentement?

Le PRÉSIDENT: Ce sont des item qui ont été présentés à la Chambre dans le budget supplémentaire des dépenses. Cet item 588, chemins de fer Nationaux du Canada, est un item considérable, mais il est compris dans les crédits et nous ne pouvons faire rien d'autre que de l'adopter.

L'hon. M. STEWART: Quelle est la somme comprise dans cet item?

Le PRÉSIDENT: \$43,750,000.

M. WALSH: Est-ce là le déficit estimé pour l'année prochaine?

Le PRÉSIDENT: C'est cela, exactement.

M. WALSH: Puis-je demander à M. Cooper, pendant qu'il est ici, rien que sous forme de renseignement, si ce \$43,000,000 va être aussi exact pour les fins du budget que le \$42,000,000 de l'année dernière?

Le PRÉSIDENT: C'est ce que la compagnie dit dans son rapport.

M. HUNGERFORD: Je vais chercher à répondre à cela. Déterminer d'avance ce que sera le revenu est toujours un problème difficile; on peut le faire en certains cas avec assez d'exactitude et quelquefois c'est tout le contraire. Pour

ce qui concerne l'année 1938, nous n'avons pas atteint d'aussi près que nous aurions voulu les chiffres de notre estimation. Mais prenant tout en considération, à l'heure présente, dans la mesure que nous pouvons le prévoir, nous devrions venir très près du chiffre qui a été présenté.

M. WALSH: On se rappellera que l'année dernière j'ai insisté auprès du ministre sur le fait que si le déficit devait être plus près de \$50,000,000 que la somme qui avait été alors estimée, il serait désirable d'inclure dans l'estimation la somme la plus élevée. Porter le déficit à un chiffre aussi bas que celui de 1938 pour ensuite voir ce déficit monter de \$11,000,000 ou de \$12,000,000 ne donne pas au public une impression exacte du déficit d'exploitation des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le PRÉSIDENT: Ne pouvez-vous pas être généreux et leur laisser un peu de jeu?

M. WALSH: Je passerais sur un million ou deux, mais je ne crois pas que la différence devrait être aussi considérable.

L'hon. M HOWE: Je pourrais vous répondre de la façon suivante: est-il sage de dire au National-Canadien de tabler sur un déficit de \$50,000,000 pour l'année prochaine, alors qu'il pourrait se tirer d'affaires avec beaucoup moins? N'est-ce pas préférable de laisser la compagnie tabler sur un déficit de \$40,000,000 et de lui dire ensuite: si vous voulez avoir d'avantage il vous faudra venir le demander. Nous ne sommes pas pour vous l'accorder maintenant. Je crois que nous devrions encourager les chemins de fer Nationaux du Canada à demander une somme supérieure à celle de leurs besoins immédiats.

M. WALSH: Oui, mais je voudrais qu'il n'y ait pas autant de différence que \$11,000,000 ou \$12,000,000.

L'hon. M. HOWE: Qui pouvait prévoir le fléchissement de l'année dernière? Quelqu'un peut-il prévoir ce que la récolte sera l'automne prochain?

M. HUNGERFORD: Je serais très reconnaissant si quelqu'un me disait ce que seront les recettes brutes pour la présente année.

Le PRÉSIDENT: Item 589—Bac transbordeur de l'île du Prince-Edouard.
Item adopté.

Item 590—Lignes aériennes Trans-Canada—\$498,000.
Item adopté.

Messieurs, siégerons-nous à huit heures et demi? Tout ce qu'il nous reste à étudier, c'est la marine marchande du Canada et les lignes aériennes Trans-Canada.

Quelques hon. DÉPUTÉS: Adopté.

À six heures du soir, la séance est levée pour être reprise à huit heures du soir de ce jour.

SÉANCE DU SOIR

La séance est reprise à 8 h. 30 sous la présidence de sir Eugène Fiset.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons un quorum. La première chose que nous allons étudier est le rapport de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*. M. Vaughan est ici pour expliquer tous les points qu'il vous plaira de soulever. Monsieur Vaughan, voulez-vous prendre le rapport et le lire, s'il vous plaît?

M. VAUGHAN: (Lisant):

RAPPORT ANNUEL

MONTRÉAL, 20 mars 1939.

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

MONSIEUR LE MINISTRE,

Au nom du conseil d'administration j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année terminée le 31 décembre 1938.

L'amélioration dans les affaires de la Compagnie, signalée dans les trois rapports précédents, s'est continuée en 1938 avec le résultat suivant:

	1938	1937	Augmentation	Pourcent
Recettes d'exploitation	\$4,915,355 40	\$4,676,684 10	\$ 238,671 30	5.10
Frais d'exploitation.....	4,169,115 63	4,018,146 35	150,969 28	3.76
Profit d'exploitation.....	\$ 746,239 77	\$ 658,537 75	\$ 87,702 02	

Les recettes d'exploitation ont augmenté de \$238,671 durant l'année. Les recettes du service du fret ont augmenté de \$147,578, celles du service des voyageurs de \$62,342 et les recettes diverses de \$28,751. Dans le premier cas l'augmentation est due surtout au trafic d'exportation et dans le second elle reflète la popularité grandissante de la Compagnie. Depuis 1932 les recettes du service des voyageurs ont augmenté de \$100,000 environ par année. L'augmentation au poste "recettes diverses" est due au noliement du SS. *Cornwallis* pour le transport aux Etats-Unis de nitrate du Chili.

Les frais d'exploitation ont augmenté de \$150,969 ou de 3.76 p. 100, pourcentage à comparer avec celui de 5.10 p. 100 pour les recettes. Cette augmentation s'explique par un plus gros chiffre d'affaires et le retour aux salaires de base.

Défalcation faite des intérêts sur les obligations, mais sans tenir compte de la dépréciation ni des intérêts sur les avances de l'Etat, il reste un solde de \$276,239.77 qui sera remis à l'Etat en paiement d'intérêts sur les avances. L'an dernier il a été remis \$188,537.75.

Il n'y a pas eu d'accident sérieux aux navires.

Le Conseil d'administration remercie les fonctionnaires et les employés de la Compagnie, tant sur terre que sur mer, de leurs loyaux services.

Pour le Conseil,

Le président,

S. J. HUNGERFORD.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, le bilan d'ensemble qui est certifié par *George A. Touche & Co.*, est le document suivant devant nous; l'accepterons-nous comme étant lu?

M. BARBER: Y a-t-il eu une réduction de la flotte?

M. VAUGHAN: Non, nous avons exactement le même nombre de navires.

M. BARBER: Que l'année dernière?

M. VAUGHAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs, nous appellerons M. Johnson qui va nous présenter un exposé, relativement aux lignes aériennes Trans-Canada, qui ne prendra pas plus d'une demi-heure mais qui sera au point.

P. G. JOHNSON, vice-président en charge des opérations, lignes aériennes Trans-Canada.

Monsieur le président, messieurs, je ne m'attendais pas à vous faire un discours et je vais m'efforcer de vous décrire brièvement ce qui a été accompli au cours des douze derniers mois sans vous ennuyer avec trop de détails. En résumé, nous avons établi une organisation partageant le Canada en deux divisions générales, la division de l'Est et celle de l'Ouest avec un point divisionnaire à Winnipeg. Nous avons établi à Winnipeg les quartiers-généraux de nos opérations et avons procédé ensuite à édifier notre organisation. Notre première besogne, naturellement, a été celle d'établir une école d'entraînement qui servirait à former le personnel des pilotes, les expéditeurs et les mécaniciens dans la technique particulière requise pour ce genre de travail. Cela occupa la plus forte partie de la première année avec le résultat que nous avons maintenant une organisation comprenant environ 450 personnes dont 10 p. 100 environ font partie du personnel des pilotes et le reste se partageant entre les mécaniciens, les expéditeurs, les préposés de radio, etc. Nous avons aussi établi dans tout le Canada, de Montréal à Vancouver et de Lethbridge à Edmonton, une série de stations radiophoniques, de sorte que nous avons maintenant en service environ 14 de ces stations radiophoniques qui nous permettent de nous tenir en communication avec nos avions, lorsqu'ils sont dans les airs, et leur permettent de se maintenir en communication avec nous ou avec les stations terrestres et permettent aussi à une station de parler à une autre station. Nous avons aussi travaillé en coopération très intime avec le ministère des Transports dans le but d'établir des facilités aériennes, telles que le rayonnement des stations radiophoniques et les services météorologiques, de sorte que nous avons maintenant un service aérien complet fonctionnant de Vancouver à Montréal par Lethbridge, Regina, Winnipeg, Wagraming, Kapuskasing, North-Bay, Toronto, Ottawa et Montréal. On espère étendre ce service dans un avenir rapproché à Moncton, Nouveau-Brunswick.

Au 1er juillet 1937, notre matériel comprenait trois Electras, modèle 10A en chantier et quatre 14 qui est un modèle d'avion quelque peu différent. C'est celui que nous utilisons maintenant sur les lignes Trans-Canada. Dans le temps, ces machines n'avaient pas été livrées et afin de commencer le travail conformément à notre programme de formation nous avons acheté deux aéroplanes du modèle 10A, des *Canadian Airways*, qui étaient en service entre Seattle et Vancouver, et en faisant cet achat nous avons obtenu le contrat postal entre ces deux points. Plus tard nous avons ordonné un nombre additionnel du modèle 14. Ainsi nous avons une flottille de 15 aéroplanes jusqu'en novembre 1938 et nous avons perdu une machine dans l'accident à Regina. En juillet 1938, nous avons inauguré un service d'expérimentation pour le transport des matières postales, le jour, qui nous était offert par le bureau de poste, soit de Winnipeg à Vancouver. Plus tard, ce service du jour fut changé en service de nuit et en octobre 1938 nous avons commencé à transporter le courrier postal aérien ou le courrier de surplus de Winnipeg à Vancouver. Au premier

décembre 1938 le service a été étendu vers l'est, à Montréal et Toronto avec le transport du courrier postal aérien. A peu près vers le même temps nous avons aussi commencé à transporter les messageries sur tout notre réseau. Le 1er mars 1939 nous avons changé le service sur la moitié de la route en service de nuit et ce service fonctionne ainsi depuis ce temps-là. Au cours de l'année il n'y a pas eu de service pour les voyageurs, à l'exception du service Seattle-Vancouver. Le 1er avril 1939, nous avons commencé à transporter les voyageurs moyennant rémunération sur notre réseau entier et nous continuons ce service. Les opérations ont été raisonnablement heureuses. Les résultats accomplis sont comparables à ceux de tout autre réseau dans le Nord de l'Amérique pendant une période semblable. Comme renseignement, je puis dire que durant décembre de l'année dernière et janvier et février de la présente année, notre pourcentage du parcours total complété, tel que comparé au parcours total prévu, était d'environ 95 p. 100 ou mieux, ce qui constitue une bonne moyenne en toutes circonstances. La route n'est pas particulièrement difficile pour les envolées et elle possède certains avantages comme certains désavantages. Notre plus grand désavantage est encore à venir probablement et c'est ce qui arrive aux champs d'atterrissage, surtout dans le Nord d'Ontario lors du dégel. Nous sommes justement en face d'un tel problème à l'heure présente. C'est notre problème le plus sérieux dans le moment, et on espère qu'avant la fin de l'été nous lui aurons trouvé une solution et les opérations à l'avenir seront basées d'après l'expérience de la présente année.

Comme vous le savez, nous faisons partie du réseau National-Canadien, et comme résultat nous avons cherché à éviter dans notre organisation tout chevauchement de travail qui peut être exécuté, à proprement parler, par l'organisation du National-Canadien. Cela veut dire que le travail relatif à la division des achats, de la publicité, des annonces, du contentieux et de la comptabilité, et le reste, est exécuté par les autorités du réseau ferroviaire. Cela a été fait dans un but d'économie.

Maintenant, nul d'entre nous ne sait exactement quelle réception on va faire à notre service. Il est important, cependant, de savoir, que commençant virtuellement avec rien en inaugurant notre service, la charge du courrier postal a tellement augmenté que durant la dernière semaine nos avions ont transporté pour plus de 1,000 livres de courrier postal par jour. Nous espérons que si nous pouvons transporter entre 2,500 et 3,000 livres par jour, le bureau de poste ne subira pas de perte pour le transport du courrier postal. En d'autres mots, la vente des timbres rapportera autant d'argent que le service coûte au ministère des postes. Ce que le service des voyageurs représentera, il est difficile naturellement de le prévoir. Aujourd'hui, le service du transport des voyageurs remontant à environ deux semaines, s'effectue à un taux nous assurant un revenu d'environ \$50,000 par mois, et on peut s'attendre que ce chiffre sera augmenté, surtout pendant les mois de mai, juin, juillet et août. Dans le moment, nos avions fonctionnent à 50 p. 100 de leur capacité. En d'autres mots, ils transportent environ cinq voyageurs payants à chaque voyage. Nous faisons présentement un voyage par jour entre Montréal et Toronto et Toronto et Vancouver. Nous faisons deux voyages aller et retour par jour entre Lethbridge, Calgary et Edmonton et deux voyages complets aller et retour par jour entre Vancouver et Seattle. Nous faisons ces deux voyages complets entre Lethbridge, Calgary et Edmonton pour faire les raccordements nécessaires dans les deux directions pour les cités nommées. On fait les deux autres voyages aller et retour entre Seattle et Vancouver simplement pour faire un meilleur usage de notre matériel. Nous devons affecter deux avions à ce service de sorte que nous faisons aussi bien de nous en servir que de les laisser dans les hangars. Et en agissant ainsi nous avons augmenté le chiffre du courrier postal transporté sur cette route particulière ainsi que celui des voyageurs.

Au cours de l'année nous avons complété les arrangements avec toutes les lignes aériennes des Etats-Unis, à l'exception d'une, et nous avons reçu aujourd'hui la permission du gouvernement des Etats-Unis qui nous accorde une licence de survoler dans l'Etat du Maine, ce qui nous permettra maintenant de procéder au développement des lignes aériennes à l'est de Montréal. Ce travail est en bonne voie d'exécution pour ce qui est du ministère des Transports, et à mesure que la température le permettra le ministère doit compléter les champs d'atterrissage à Mégantic, Blissfield et Moncton. Les lignes aériennes Trans-Canada sont maintenant prêtes à commencer la construction de leurs hangars et de leurs installations à Montréal et aussi à Moncton aussitôt que le champ de Moncton sera prêt.

C'est plutôt difficile de vous donner un rapport compréhensif sans préparation préliminaire et peut-être, auriez-vous quelques questions que vous aimeriez à me poser. J'ai cherché à vous expliquer d'une façon plutôt succincte ce que nous avons accompli.

Je puis mentionner que nous nous sommes efforcés de maintenir un organisme le moins considérable possible. Nous tentons d'en faire un petit organisme flexible et nous tâchons de l'agencer sur une base de collaboration plutôt que d'avoir à compter sur un individu marquant ou quelque chose du genre; nous désirons un organisme bien uni et fonctionnant bien. Nous nous tenons en contact intime avec les ministères des Transports et des Postes qui, tous deux, nous ont été d'une grande utilité dans la solution de nos problèmes.

Maintenant, messieurs, s'il reste un peu de temps, je serai heureux de répondre à toutes les questions qui peuvent vous venir à l'esprit et, peut-être, aborder des questions qui vous préoccupent et que j'ai pu omettre dans ce court exposé.

M. BARBER: Monsieur Johnson, parlons des recettes. Je puis d'abord mentionner que j'ai eu le privilège de voyager sur vos lignes et que le service que vous donnez et votre personnel m'ont beaucoup impressionné. Naturellement, le public s'intéresse à la question des recettes. Les recettes réalisées, sur le transport du courrier remboursent-elles les frais du service?

M. JOHNSON: A l'heure actuelle, alors que nous ne faisons qu'une traversée du continent par jour, je dirai que les recettes dérivées du transport du courrier ne remboursent pas entièrement les frais du service. Pour le présent, nos frais d'exploitation sont légèrement supérieurs à ceux des services semblables des Etats-Unis. Toutefois, à mesure que les services se multiplieront, pourvu que nous puissions faire le travail avec la flottille que nous avons maintenant, nous croyons, lorsque notre personnel sera parfaitement habitué à son travail et que nous aurons vaincu les difficultés du début, qu'il sera possible de donner le service à un prix de revient de 65 cents le mille. Le ministère des Postes nous accorde présentement 60 cents le mille.

M. BARBER: En d'autres termes, le transport de trois ou quatre passagers seulement...

M. JOHNSON: Avec le temps, je crois qu'un coefficient de charge de 50 p. 100 plus les recettes provenant du ministère des Postes maintenues à peu près au chiffre actuel, pourront faire face aux frais d'exploitation des lignes aériennes Trans-Canada. Mais nous supposons que l'outillage actuel suffira. Cependant, si les demandes du service exigent l'achat d'outillage supplémentaire, le problème sera tout autre.

M. EMMERSON: Vous avez mentionné que l'automne dernier le nombre d'avions s'élevait à quatorze. Est-il toujours le même?

M. JOHNSON: Non, nous en avions quinze l'automne dernier; nous n'en avons plus que quatorze, en ayant perdu un dans un accident.

M. BARBER: Etait-ce un Lockheed 14?

M. JOHNSON: Oui, un Lockheed 14.

M. EMMERSON: Vous avez quatorze Lockheed?

M. JOHNSON: Non; nous avons neuf Lockheed. Il nous reste actuellement treize aéroplanes. Nous avons vendu un de nos Electra au ministère des Transports. Il nous reste quatre Electra. C'est un type plus petit d'aéroplane. Nous avons neuf 14, et nous avons commandé un autre de ces derniers pour remplacer celui que nous avons perdu.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, désirez-vous prendre connaissance du rapport ou allons-nous l'adopter comme s'il avait été lu?

M. YOUNG: Monsieur Johnson, avez-vous une déclaration à faire au sujet de l'accident?

M. JOHNSON: Non, je crois que l'enquête instituée par le ministère des Transports, qui nomma une commission d'étude, a épuisé cette question et rien de ce que je pourrais ajouter ne s'éloignerait des conclusions de cette commission.

M. YOUNG: Ses conclusions ont-elles été publiées?

M. JOHNSON: Oui, ce rapport fut publié.

M. BARBER: Réalisez-vous des recettes importantes du service de messagerie?

M. JOHNSON: Les recettes de la messagerie sont et seront beaucoup inférieures à celles des deux autres services. De rien du tout au commencement, nos recettes nettes de ce chef s'élèvent à environ \$1,500 par mois.

M. BARBER: Votre service est-il raccordé à celui du National-Canadien?

M. JOHNSON: C'est la messagerie du National-Canadien qui complète notre travail. Nous nous tenons en contact intime avec elle; elle va quérir les colis et les livre à destination alors que nous les transportons par la voie de l'air.

M. EMMERSON: A la page 7, je remarque qu'on mentionne que le personnel compte 332 personnes; or, vous avez dit qu'il en comptait 450. L'avez-vous augmenté?

M. JOHNSON: Oui. Il s'agit naturellement de l'augmentation nécessitée d'un mois à l'autre. Le chiffre de 332 s'appliquait au 31 décembre; depuis, on y a ajouté environ 100 employés.

M. BARBER: Vous engagez une moyenne de 40 pilotes?

M. JOHNSON: Nous avons 40 pilotes ou à peu près en service actif—il se peut qu'il y en ait un ou deux de moins—mais c'est environ 40, puis, nous sommes à former—nous nous efforçons de former environ 10 pilotes.

M. BARBER: Et j'ai cru comprendre que tous les pilotes employés ont une expérience d'environ 700 heures de vol ou plus.

M. JOHNSON: Presque tout notre personnel de pilotes nous vint des autres entreprises du genre au Canada: entreprises forestières, bases fixes d'envolées; d'autres nous vinrent d'Angleterre—deux ou trois sont d'anciens employés des *Imperial et des British Airways*—mais, d'une manière générale on peut dire qu'ils étaient employés au Canada; et chacun de ces hommes avait une expérience considérable de l'ordre de 4,000, 5,000, 6,000 ou 7,000 heures de vol. A notre service, au cours de la période de formation, ils durent passer de 300 à 400 heures sur le genre d'aéroplanes que nous employons et dans les conditions qui existent sur nos voies aériennes, avant d'être chargés, à titre de pilotes, de nos lignes régulières. A l'avenir, nous n'engagerons plus de capitaines ou de pilotes dits en chef; nous engagerons des pilotes en second ou pilotes adjoints et, parmi eux, à mesure que des vacances se produiront, nous choisirons les hommes requis, et leurs postes de pilotes adjoints seront remplis par les nouvelles recrues.

M. BARBER: Vous avez parlé des difficultés que vous rencontrez sur vos terrains d'atterrissage et c'est surtout sur le roulage de la neige, n'est-ce pas, que vous expérimentez?

M. JOHNSON: Oui.

M. BARBER: Vous avez maintenant le choix entre le roulage ou l'enlèvement de la neige, n'est-ce pas?

M. JOHNSON: Je ne suis pas prêt à répondre à cette question. La difficulté que nous rencontrons, c'est que, pour l'enlever soit au moyen de souffleurs ou d'autres procédés mécaniques, les immobilisations requises sont très considérables pour un service de quelques semaines seulement. Or, il est du domaine des possibilités que nous découvrons un moyen—que nous élaborons et étudions présentement—de combiner le roulage, le gratage, le labour et le transport manuel de la neige qui donne les résultats voulus. A la fin de l'année d'exploitation actuelle, nous espérons cependant avoir découvert quelque chose qui nous soit utile l'hiver prochain.

M. HANSON: Quelle différence y a-t-il entre les tarifs aériens et les tarifs de messagerie par chemin de fer?

M. JOHNSON: Je ne puis le dire exactement. Notre tarif est sensiblement plus élevé. Les tarifs de messagerie aérienne sont pratiquement les mêmes que les tarifs de poste aérienne.

M. HANSON: Ils en sont le double.

M. JOHNSON: Oui, c'est vrai.

M. HANSON: Y a-t-il une limite du poids des colis transportés par poste aérienne?

M. JOHNSON: Oui, il y a une limite de la dimension des colis que nous pouvons transporter et cette limite est la contenance du compartiment, et je crois que le poids d'un colis est limité à 500 livres.

M. EMMERSON: Le prolongement du service jusqu'à Moncton dépend-il de l'aéroport de Moncton—de son achèvement—ou les aéroports des points intermédiaires doivent-ils aussi être complétés?

M. JOHNSON: Il dépend des deux. D'abord, l'achèvement de l'aéroport de Mégantic, sur la frontière entre le Maine et Québec, et l'aménagement de la station radiogoniométrique de cet endroit; la même chose s'applique à Blissfield, Nouveau-Brunswick, et naturellement, il faut aussi attendre l'achèvement du terrain d'atterrissage de Moncton. Tous ces travaux sont commencés et en voie d'exécution. Toutefois, l'hiver les a interrompus. Aussitôt après la fonte des neiges et dès que la terre sera dégelée—et je suis convaincu que le ministère des Transports n'attend que cela—les travaux pourront être achevés.

M. WALSH: Où est Blissfield?

M. JOHNSON: A environ 144 milles à l'est de Mégantic, au Nouveau-Brunswick, je crois.

L'hon. M. HOWE: Au sud de Fredericton.

M. MCKINNON: Sur quoi basez-vous votre tarif de passagers?

M. JOHNSON: Il est plus ou moins fixé par la Loi sur les lignes aériennes Trans-Canada qui, je crois, stipule que les tarifs doivent concurrencer ceux des services semblables des Etats-Unis où le tarif de base est 6 cents le mille. Il est inférieur à cela dans certains cas. S'il existe une concurrence entre deux points du Canada ou qu'il soit possible de s'y rendre par les routes américaines, nous mettons le même taux en vigueur; sinon, notre tarif est de 6 cents le mille.

M. MCKINNON: Vos avions sont-ils guidés par un faisceau d'ondes dirigées?

M. JOHNSON: Oui, depuis le début de notre exploitation.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, désirez-vous poser d'autres questions?

M. WALSH: Y avait-il une raison spéciale de choisir Mégantic plutôt que, disons, Sherbrooke?

M. JOHNSON: Une des raisons, c'est que ce point est situé presque directement à l'est de Montréal. Cette étape est sans escale et il arrive que Mégantic est directement ou presque sur cette ligne vers l'est. C'est une des raisons.

M. WALSH: Les services aériens se terminent à Moncton, n'est-ce pas?

M. JOHNSON: Oui, d'après le plan actuel.

M. WALSH: Votre compagnie se propose-t-elle d'établir un service auxiliaire jusqu'à Halifax?

M. JOHNSON: Jusqu'à date, nous n'avons envisagé aucun service auxiliaire, mais il existe des services desservant Halifax, Saint-Jean et Fredericton; de fait, l'un d'eux commence ses activités en ce moment, ou recommence ses activités.

M. WALSH: Jusqu'à l'île du Prince-Edouard?

M. JOHNSON: Oui.

M. WALSH: Ce service sera organisé de façon à correspondre à l'horaire de l'autre service?

M. JOHNSON: En effet. Dans un but d'économie, nous nous efforçons d'adopter comme politique de n'entreprendre aucun service où le genre d'outillage employé sur les lignes aériennes Trans-Canada ne pourrait servir. Il est évident que nous désirons posséder le moins possible de genres différents d'outillage; là où des avions plus petits sont requis, nous croyons qu'il est préférable d'en laisser l'exploitation à d'autres que les lignes aériennes Trans-Canada.

M. WALSH: Je pensais à un service de poste et de passagers pour les ports de Saint-Jean et d'Halifax et je me demandais si un service direct exploité par les lignes aériennes Trans-Canada de Moncton à Halifax ou Saint-Jean, peu importe, ne donnerait pas certaines facilités que ces compagnies particulières ne peuvent donner convenablement.

M. JOHNSON: La pratique prouve le contraire. Ainsi, une société privée fait le service de Regina jusqu'à Moose-Jaw, Saskatoon, Prince-Albert et North-Battleford au moyen d'avions plus petits que ceux exigés par le service transcontinental. On en est apparemment satisfait et il n'y a aucune raison pour qu'on ne le soit pas. Les avions sont tout à fait modernes. Je suis persuadé que le tronçon des provinces maritimes peut être desservi de la même façon. Nous doutons qu'il nous soit possible de prolonger nos lignes jusqu'à ces ports de l'Atlantique, vu les aéroports disponibles ou qu'on pourrait aménager, sans frais exorbitants. Si nous pouvions employer notre outillage actuel pour ces services et que le volume du transport augmentait au point de nécessiter de nouveaux avions, le problème changerait de physionomie.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes intéressés aux *Quebec Airways* pour une somme de \$250,000?

M. HUNGERFORD: *Canadian Airways*.

Le PRÉSIDENT: *Canadian Airways* ou *Quebec Airways*?

M. HUNGERFORD: *Canadian*.

Le PRÉSIDENT: Et dans le Pacifique-Canadien pour une somme de \$250,000?

M. HUNGERFORD: Je le crois.

Le PRÉSIDENT: Quel contrôle exercez-vous sur ces lignes?

M. HUNGERFORD: Nous sommes représentés au conseil d'administration.

M. HANSON: Je désirerais demander à M. Johnson s'il a été question d'établir un service plus au nord, le long de la côte du Pacifique. En partant de Vancouver, par exemple, pourrait-on prolonger le service jusqu'à Prince-Rupert ou à l'Alaska?

M. JOHNSON: Monsieur Hanson, on n'a étudié aucun plan de ce genre. Le seul prolongement qu'on se propose de faire à l'ouest de Vancouver irait jusqu'à Victoria. Le service de Victoria est confié à l'heure actuelle à un sous-entrepre-

neur; lorsque l'aéroport sera terminé, il est très possible que les lignes Trans-Canada se prolongent jusqu'à Victoria. Le service à Prince-Rupert et cette partie du Canada serait plus avantageux et plus régulier par la passe d'Edmonton que par la côte du Pacifique. Comme vous le savez, la température y est sujette à des sautes régulières. Je crois qu'il serait préférable de les desservir par l'autre route.

M. HANSON: Oui; mais les services aériens des Etats-Unis vont de Seattle et San-Francisco jusqu'à l'Alaska. Le transport aérien du Canada devrait pouvoir en faire autant.

M. JOHNSON: A mon avis, il est évident que vos renseignements sont erronés, car, à l'heure actuelle, aucune société américaine n'exploite d'autre ligne de Seattle que celle de Vancouver. L'été dernier on a étudié la possibilité de desservir les endroits dont vous parlez; on y a même fait une envolée; mais aucun service régulier n'y existe. De plus, les tarifs sont fixés par le gouvernement et non par nous.

M. HANSON: Parlons des services postaux du Yukon et du nord de la Colombie-Britannique. Les confie-t-on au service aérien fédéral ou à des sociétés particulières?

M. JOHNSON: Il existe une société qui exploite ce territoire au nord de Vancouver. Je ne sais au juste jusqu'où elle pénètre. D'Edmonton, on dessert le district de White Horse; puis, on établit la communication avec les lignes maritimes à Fairbanks et son district. Aucun service, jusqu'à présent n'est accordé à Prince-Rupert.

M. HANSON: Je le sais. Mais je me demandais si le service aérien canadien ne pourrait pas étudier cette question; car si nous adjugeons une entreprise de transport du courrier à une compagnie américaine ou à une compagnie privée, pourquoi ne pas la donner aux lignes aériennes du Canada?

M. JOHNSON: C'est une question de régie à décider par le ministère des Postes. Il ne nous appartient pas de décider qui aura ces entreprises postales ni quelles seront les routes.

M. HANSON: Pourriez-vous vous en enquérir pour savoir si c'est possible?

M. JOHNSON: C'est une partie de notre tâche d'examiner la possibilité de leurs projets. Sans doute, si cette question survient, nous en agirons ainsi.

M. WALSH: Les lignes aériennes Trans-Canada n'ont-elles pas pour règle de circuler entre l'est et l'ouest seulement et de laisser aux compagnies privées le développement des lignes nord-sud?

M. JOHNSON: Telle a été la politique générale, sauf là où le trafic est suffisant pour permettre l'emploi du matériel des lignes principales. Mais en général les lignes aériennes Trans-Canada ont été établies comme lignes principales, si j'ai bien compris.

M. KINLEY: Sur la côte de l'Atlantique, votre gros obstacle est la brume.

M. JOHNSON: C'est un assez gros obstacle.

M. KINLEY: Vous ne pouvez pas encore l'empêcher de nuire à l'atterrissage?

M. JOHNSON: Pas encore, sauf d'une manière expérimentale. Il y a des avions pourvus d'appareils d'atterrissage à l'aveuglette, mais jusqu'ici ils sont encore au stade de laboratoire et ne servent pas dans les voyages réguliers. C'est parfois notre principale difficulté, à Vancouver, d'entrer dans la ville et d'en sortir en temps de brume.

M. KINLEY: Les Américains ont la même difficulté pour arriver à Boston et en repartir.

M. JOHNSON: Oui, c'est vrai.

LE PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions, messieurs? Le rapport est-il adopté?

Quelques hon. DÉPUTÉS: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

M. WALSH: Je félicite M. Johnson, le gérant des lignes aériennes Trans-Canada.

Le PRÉSIDENT: Je ne voulais pas seulement le féliciter, je voulais dire que son exposé est extrêmement clair et m'a épargné l'ennui d'examiner tout ce dossier. Je vous remercie beaucoup en mon nom personnel, monsieur Johnson.

M. HANSON: Je crois que ce compliment doit aussi s'adresser au ministre, pour avoir nommé un homme qui connaît son affaire.

Le PRÉSIDENT: A la bonne heure! Messieurs, désirez-vous examiner le rapport de Touche et Compagnie, les comptables licenciés? Nous avons déjà examiné le bilan en détail. C'est un résumé. Allons-nous l'adopter?

Quelques MEMBRES: Oui.

Le PRÉSIDENT: Adopté. Je vous remercie beaucoup, messieurs, pour votre gentillesse.

M. WALSH: Avant que nous ajournions la séance, pourrais-je demander si les trois questions que j'ai posées hier ont eu une réponse, ainsi que les autres que j'avais produites le premier jour du Comité?

Le PRÉSIDENT: Quelques réponses ont déjà figuré au compte rendu.

M. WALSH: Quelques-unes, je le sais.

Le PRÉSIDENT: Lorsque les autres arriveront, elles seront incluses dans le compte rendu, conformément à la décision du Comité.

M. WALSH: Alors j'ai été assez effronté hier de demander à la direction du chemin de fer, par l'entremise de M. Hungerford, à quelle époque on avait décidé de recommencer le travail à la gare du tunnel, et je crois que la direction a donné à entendre qu'elle aurait probablement une réponse à donner aujourd'hui.

M. HUNGERFORD: Voulez-vous regarder le dossier, monsieur Armstrong?

M. ARMSTRONG: C'est le 5 décembre 1938.

M. WALSH: Le 5 décembre 1938?

M. ARMSTRONG: Telle est la réponse à la question.

M. WALSH: J'ai posé cette question parce que, pendant l'élection de Saint-Henri, en janvier 1938, deux ministres de la Couronne ont promis que cette gare du tunnel serait commencée.

Le PRÉSIDENT: Deux seulement?

M. WALSH: Et que les passages à niveau de Saint-Henri disparaîtraient, si l'électorat votait dans le bon sens.

M. KINLEY: A-t-il voté ainsi?

M. WALSH: Je n'établis pas de relation entre ce qu'a fait la direction et ce que les ministres ont promis.

L'hon. M. HOWE: Vous ne prétendez pas qu'il y a eu manque de bonne foi?

Le PRÉSIDENT: Ils n'ont pas spécifié de temps, n'est-ce pas?

M. WALSH: Oui, avant les prochaines élections générales. Je regrette que le ministre des Transports ne soit pas venu à Saint-Henri pour faire la même promesse; autrement, l'élection aurait pris une autre tournure. Je crois que c'est là la tendance générale des élections partielles.

Le PRÉSIDENT: Alors l'affirmation est plutôt habile. Messieurs, nous nous réunirons de nouveau sur convocation pour examiner le projet de rapport, lorsqu'il sera prêt.

M. HOWARD: Avant que nous ajournions, je dois dire que j'ai manqué la séance d'hier, mais je puis peut-être aussi bien dire à présent ce que j'avais à dire. Cela m'exemptera un discours en Chambre et cela ménagera du temps.

Le PRÉSIDENT: Allez-y alors.

M. HOWARD: Après avoir examiné les rapports, malgré le bilan peut-être mauvais présenté par le National-Canadien, après avoir vu l'excellent bilan des lignes aériennes Trans-Canada, de la marine du National-Canadien (service des Antilles) et le reste, je ne puis m'empêcher de dire que depuis trois ans il s'est développé ce que j'appellerais un antagonisme général envers cet actif national. On a fait, je le crois, une campagne presque délibérée pour essayer, je ne dirai pas de saboter, mais de détruire la confiance des gens en cet actif national. Relativement au terminus de Montréal, il y a également eu beaucoup d'antagonisme dans les autres parties du Canada au sujet de ce développement. Après l'explication qui fut donnée hier, je crois qu'il y a lieu d'essayer de prévenir tout nouvel affaiblissement de la confiance publique envers cette institution nationale. Nous, les représentants du pays et les membres du présent Comité, nous devrions être fiers qu'un pays aussi peu peuplé ait un actif aussi magnifique que le National-Canadien. Les lignes aériennes Trans-Canada et autres filiales. Mais on ne peut obtenir la coopération et la loyauté nécessaires des employés, malgré le magnifique travail accompli par les dirigeants et par les employés du National-Canadien, à moins d'empêcher l'opinion publique du pays d'être ballottée comme elle l'a été ces trois dernières années. Il faut songer à ce que le National-Canadien représente pour le Canada. Je ne parle pas de nos ressources nationales non développées. Le National-Canadien est sans aucun doute le meilleur actif national du Canada. Il a été dirigé pas des administrateurs et des gérants qui ont comparu devant ce Comité d'année en année et qui sont d'une exceptionnelle valeur. Pourquoi continuerions-nous à permettre qu'on fasse des discours dans tout le pays et de la publicité dans les journaux qui nuisent à l'intérêt des citoyens du pays? Si nous devons avoir une guerre, ce réseau du National-Canadien serait un actif de premier plan pour le peuple du Canada, à ce point de vue. Si nous n'avons pas de guerre, à l'époque du service d'hiver,—sauf le respect que je dois à nos camionneurs, aux programmes de bonnes routes des diverses provinces et le reste—le service sur lequel vous pouvez compter, c'est le réseau des chemins de fer du pays. Le développement de notre pays, nous le devons plus au National-Canadien et au Pacifique-Canadien qu'à tout autre organisme du pays.

Mon collègue M. Howden demande comment nous allons nous y prendre. Voilà exactement pourquoi je voulais faire ces remarques. Nous avons été excessivement nonchalants dans la publicité que nous avons donnée à cet actif national, le chemin de fer National-Canadien. Lorsque le trafic est difficile et que les temps sont durs, le marchand ordinaire annonce davantage, et lorsque les affaires vont bien, il annonce moins. Les déclarations qu'on vient de faire—on juge de l'arbre à ses fruits—établissent le fait que la publicité et l'annonce, à part la qualité du service, ont plus fait que tout autre facteur pour faire valoir notre service de navigation vers les Bermudes et les Antilles. Mais je me préoccupe davantage de la propagande qui se fait pour détruire dans l'esprit de la population du Canada le grand actif que nous avons dans le National-Canadien. Je vais proposer que le Comité recommande au Parlement—je n'ai pas d'intérêt dans l'industrie de l'annonce—de demander que le National-Canadien dépense cette année au moins \$50,000 pour annoncer ce qu'il vaut au Canada, pour dire ce qu'il peut faire au point de vue du service et ce qu'il a fait dans le passé, pour corriger l'impression qu'on a répandue dans les wagons-fumoirs et dans tout le pays, dans les clubs et ainsi de suite, et qui nuit aux meilleurs intérêts du National-Canadien. Cette campagne de publicité pourrait revêtir une forme attrayante. Elle n'a aucun caractère politique. Il s'agit simplement de révéler les faits et de dire au peuple du Canada ce que le chemin de fer vaut au pays, de mettre ces renseignements sous une forme attrayante et de les disséminer de l'Atlantique au Pacifique. Avec un peu de coopération et la bonne sorte de publicité, nous pouvons aider les administrateurs, les dirigeants, les employés et la gérance du chemin de fer à exploiter

ce magnifique actif. Je propose que le Comité, dans son rapport à la Chambre, recommande qu'une campagne de publicité soit organisée au cours de l'année pour expliquer à la population du pays et mettre sous son vrai jour la bonne valeur que nous avons dans le National-Canadien.

M. HANSON: Monsieur le président, je désire m'associer aux suggestions de M. Howard.

M. WALSH: Cette motion est-elle appuyée?

M. HANSON: Cette motion est-elle appuyée?

M. HANSON: Je l'appuie. Il a suggéré que le National-Canadien lance une campagne de publicité. Tout membre du Parlement reçoit de la publicité jaune, rose, rouge et blanche contre le National-Canadien, mais rien pour contre-balancer ce débinage que le chemin de fer doit subir. Du moins il ne m'est rien venu à moi en ma qualité de député. Voilà pourquoi, monsieur le président, j'appuie cette motion avec beaucoup de plaisir. Ayons quelque chose pour contre-balancer cette propagande qui se fait contre le National-Canadien de la côte de l'Atlantique à celle du Pacifique. Je me rends compte à mon humble façon que nous avons au National-Canadien des fonctionnaires aussi compétents que dans toute entreprise ou dans tout autre chemin de fer au pays ou n'importe où ailleurs. Nous avons les installations nécessaires au moins pour le service que le réseau donne déjà, et s'il y a des plaintes, le public a la chance de s'enquérir. Quant aux organisations privées et aux chemins de fer privés, nous n'avons aucune chance de nous en informer. Par conséquent, lorsqu'ils lancent cette propagande contre le National, propagande qui nuit aux dirigeants du National ainsi qu'au ministre et au sous-ministre des chemins de fer, je crois...

M. WALSH: M. Hanson voudra-t-il lire des extraits des deux journaux qui nuisent ainsi? Veuillez lire celui qui blâme le personnel des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. HANSON: Vous aurez la parole quand j'aurai fini.

M. WALSH: Non, je ne veux pas la parole. Je veux que vous prouviez ce que vous dites.

M. HANSON: J'ai lu ces brochures et à mon sens elles sont absolument hostiles au National-Canadien. Nous nous rendons compte qu'il n'est pas profitable dans certaines provinces du Canada; mais le pays est si vaste qu'il nous faut des pionniers du transport tout comme nous avons eu des pionniers de la colonisation et de la prospection. Il faut, je crois, que la population du Canada constate qu'il lui incombe même d'envisager un déficit pour faire en sorte que les ressources du Canada se développent; et nous ne pouvons pas les développer sans avoir des facilités de transport. Je dis que l'on devrait lancer une publication décrivant le travail accompli au Canada par notre chemin de fer national, et j'appuie avec grand plaisir la suggestion faite par M. Howard.

LE PRÉSIDENT: D'autres désirent-ils parler sur la motion?

M. WALSH: Monsieur le président, je ne me lève pas pour combattre ce qui a été dit. Je ne crois pas qu'il y ait eu d'agitation par qui que ce soit au pays pour discréditer le National-Canadien. Je n'ai pas remarqué d'agitation et je n'en ai pas eu la preuve. Les brochures dont M. Hanson a parlé, j'en ai reçu moi-même et je les ai parcourues, sans les lire attentivement, et je n'y ai rien vu qui pût jeter du discrédit sur les dirigeants du National-Canadien ou sur la compagnie elle-même comme entreprise active.

Ces brochures nous donnent un tableau de la situation ferroviaire au Canada. Très malheureusement, en nous donnant ce tableau où figurent les déficits produits d'année en année, on peut paraître viser à nuire à ce chemin de fer. Mais j'ai l'impression que ces brochures sont publiées afin de remuer l'opinion publique pour l'inciter à faire quelque chose en vue de régler ce qu'on appelle généralement le problème ferroviaire du Canada. Je crois que le but direct de ces brochures est de "secouer le nid", pour employer une expression biblique, et non pas de créer de l'antagonisme contre notre chemin de fer national.

J'ai été un critique sévère du National-Canadien à certains égards. Par ailleurs, je me dérange pour le féliciter lorsque c'est possible, et j'ai pu le faire plus souvent que je n'ai critiqué. Je n'ai jamais critiqué ses dirigeants, à part les administrateurs qui ont été nommés par le gouvernement actuel, et je parle des fonctionnaires dirigeants...

Le PRÉSIDENT: J'espère que cela comprend le président du Comité?

M. WALSH: Absolument. Mais les dirigeants du National-Canadien n'ont pas leur maître quant à l'exploitation des chemins de fer non seulement au Canada, mais dans n'importe quelle partie de ce continent, à mon avis. Je crois que le National-Canadien est bien géré et bien administré et qu'il est dans notre intérêt de faire en sorte qu'il soit maintenu à son maximum d'efficacité.

M. YOUNG: Alors que critiquiez-vous?

M. WALSH: Les déficits qui ont été produits, et j'ai été un de ceux qui avaient hâte de faire quelque chose en vue de résoudre le problème des chemins de fer au pays, si ce problème est soluble.

Je me suis opposé à la fusion et à tout ce qui pourrait amener la disparition soit du National-Canadien, soit du Pacifique-Canadien, car j'avais confiance en l'avenir du Canada et je crois qu'il y a place pour ces deux chemins de fer dans notre pays et que notre population va s'accroître au point que, dans l'avenir ces deux chemins de fer ne suffiront pas aux besoins du pays. Je regrette le déficit. De voir un déficit de \$54,000,000 pour cette année, cela me fait réfléchir. Quand la population du Canada voit un tel tableau et qu'elle constate qu'il faudra plus de \$1,000,000 par semaine d'argent canadien pour faire face au déficit de cette entreprise nationale, compte non tenu naturellement des intérêts des emprunts, des avances de fonds et le reste faits par le gouvernement canadien et autres dépenses qui pourraient entrer dans ce gouffre et aggraver davantage encore le déficit, elle y trouve matière à réflexion. Je ne critique pas ici le haut personnel du National-Canadien. Je n'en veux aucunement aux National-Canadien même, mais je m'en prends au déficit en soi.

Qu'y a-t-il à faire? A mon avis c'est là ce sur quoi il convient de réfléchir et non sur la suggestion que nous avons à l'étude présentement. Je crois que la meilleure publicité que le National-Canadien puisse adopter et qui ne lui coûterait rien ou presque, consisterait à dépêcher M. Fairweather ou d'autres au sein des réunions, organisations ou clubs domestiques de tout le territoire canadien pour y faire des causeries sur le National-Canadien et livrer ces causeries à la presse. Il n'y aurait aucuns frais et la presse est toujours aux aguets de ce genre de nouvelles. Chaque fois que M. Fairweather cause devant un club domestique ou devant le *Canadian Club*, il parle devant un bel auditoire, il est bien écouté. Assez souvent on irradie ses paroles et parfois ces émissions couvrent une bonne partie du pays. Mais chaque fois M. Fairweather est l'objet de commentaires exceptionnellement favorables de la part des journaux canadiens. S'il parle à Moncton, sa causerie est reproduite presque aussi entièrement dans les journaux de Montréal et de Toronto que dans ceux des provinces Maritimes mêmes. Et cette publicité ne coûte pas des \$50,000 d'argent canadien; et puis c'est la publicité la plus bienfaisante que le National-Canadien puisse obtenir. Je conseillerais fort au Comité de recourir à ce procédé plutôt que d'adopter la motion qu'on lui propose.

Je ne crois pas que nous devons croire que personne au pays cherche à déprécier la valeur réelle du National-Canadien aux yeux du pays ni dans l'esprit de la population du Canada; personne non plus ne devrait laisser entendre même de la façon la plus voilée que les dirigeants, les chefs de service et les employés du National-Canadien sont inférieurs aux employés de tout autre chemin de fer, ou qu'ils ne sont pas aussi désireux de voir réussir l'entreprise du National-Canadien que les employés des autres chemins de fer le sont à l'endroit de leur compagnie. M. Hungerford et ses collègues commandent à un personnel aussi

loyal, et loyal avec autant d'enthousiasme, que n'importe quel personnel attaché à n'importe quelle entreprise commerciale au Canada, et je ne crois pas que M. Hungerford ait à se plaindre de la loyauté et de l'enthousiasme de son entourage ni même de ceux qui remplissent les fonctions les plus modestes sur les chemins de fer Nationaux-Canadiens. Vous constaterez que le personnel du National-Canadien lui est tout dévoué et que les administrateurs de ce chemin de fer méritent des éloges, bien que je sois de ceux qui regrettent de constater le déficit de \$54,000,000.

Je suis disposé à étudier tout projet ou plan mis de l'avant pour réduire ce déficit. Il nous faut étudier ce problème en même temps que tous les autres problèmes qui affrontent le Canada. Nous devons nous rappeler que nous avons ici un déficit de \$54,000,000 aux chemins de fer; au moins \$60,000,000 sur le blé; \$20,000,000 ou \$25,000,000 sur les grains de semence pour les provinces de l'Ouest. On donne des bonis à l'Est canadien; enfin on dépense \$40,000,000 à \$60,000,000 par année pour le chômage. Il nous faut nous rappeler que le pays ne pourra longtemps porter un tel fardeau et qu'il va falloir y mettre un frein d'une ou d'autre façon.

Si nous trouvons à notre problème des chemins de fer une solution qui serve les intérêts du National-Canadien, elle servira en même temps au Pacifique-Canadien, car après tout, il ne faut pas oublier que le Pacifique-Canadien constitue une partie intégrante de ce pays et a joué son rôle dans l'édification du Canada jusqu'à nos jours. Si nous pouvons faire quelque chose ou découvrir quelque procédé ou plan pour venir en aide aux deux chemins de fer, nous aurons fait beaucoup pour alléger en faveur du contribuable du pays le fardeau qui lui semble exceptionnellement lourd.

M. Howard a déposé sa résolution, et je veux croire qu'elle a atteint son but. Je ne vois pas de raison de l'étudier plus longtemps telle quelle. J'aimerais beaucoup plus qu'il modifiât cette résolution dans le sens que je viens d'indiquer. Il semble y avoir au sein du National-Canadien une réunion de personnages compétents comme M. Fairweather en état de plaider la cause du National-Canadien avec autant d'éloquence que celle que j'ai constatée chez M. Fairweather. J'appartiens à un club domestique de Montréal, et par l'intermédiaire de M. Hungerford j'ai amené M. Fairweather à y donner une causerie. Nous avons radiodiffusé sa causerie et je puis vous assurer qu'elle valait d'être entendue. Je sais qu'il a obtenu dans cette circonstance toute la publicité qu'il méritait et que cette causerie constituait une excellente publicité pour le National-Canadien. Je compte que ce genre de publicité sera non seulement maintenu mais considérablement accru pour le plus grand bien du National-Canadien et du pays.

M. HANSON: Le public canadien appuie les chemins de fer du pays et sait que nous possédons des ressources naturelles, mais il sait aussi que pour les exploiter et les commercialiser il faut les transporter. Il suit que selon moi il importe que cet état de choses soit plus annoncé par les chemins de fer Nationaux-Canadiens.

M. BARBER: Page 16, monsieur le président, je vois un crédit de \$599,680.19 pour la publicité. Voilà qui devrait être confié à la Commission. Je suis sûr que le Parlement ne refuserait pas d'accepter toute somme que la Commission jugerait nécessaire pour faire de la publicité ou un travail spécial d'annonces.

J'appuie M. Walsh en ce qu'il a dit de M. Fairweather ou d'autres personnages parcourant le Canada, et je suis sûr que dans le partie de pays que j'habite serve les intérêts du National-Canadien, elle servira en même temps au Pacifique faire entendre pour nous renseigner sur certains faits concernant cet important réseau ferroviaire. Je puis aussi vous assurer que grâce à l'expérience que j'ai acquise dans la Colombie-Britannique et à parcourir cette province je sais que toute la population favorise grandement le National-Canadien.

Quand à cette motion, c'est affaire du conseil d'administration, et si ce dernier demande plus d'argent, nul doute que le Parlement le lui accordera.

M. VIEN: Monsieur le président, la motion a été utile. Elle a attiré l'attention du Comité et des administrateurs du National-Canadien sur la valeur de la publicité pour une entreprise de cette nature comme pour toute entreprise commerciale ou financière. Mais je doute qu'il soit même de l'intérêt du National-Canadien qu'on sache que nous suggérons une dépense additionnelle de \$50,000. Je crains que l'objet même de la motion n'y perde. La publicité est du domaine des administrateurs du chemin de fer. Or si ces derniers dépensent en publicité et annonces \$50,000 à même les crédits destinés à cette fin et qu'ils en fassent état dans leurs comptes annuels de l'an prochain, personne de ce Comité n'y trouvera à redire, que je sache. On dépense probablement déjà en publicité dans la mesure que l'administration du chemin de fer juge utile ou opportune.

En conséquence, je suggère que la motion, qui a d'ailleurs servi une bonne cause en rappelant les faits devant le Comité et les dirigeants du National-Canadien, soit retirée.

M. MCKINNON: Monsieur le président, chacun des citoyens du Canada serait fort aise assurément de voir cesser le déficit du National-Canadien. Personne ne doute que l'administration a fait tout le possible pour empêcher le déficit. M. Walsh a loué chaudement les administrateurs et a déclaré qu'ils étaient certainement à la hauteur de n'importe quel bureau d'administration au Canada ou sur le continent américain. Or s'ils n'ont pu faire disparaître le déficit, M. Walsh serait-il assez bon de nous dire où l'on peut trouver ceux qui peuvent le faire?

M. WALSH: Non. Cette question ne me semble pas raisonnable, monsieur le président.

M. YOUNG: Monsieur le président, il y a beaucoup de bon à faire connaître les hauts faits de n'importe quelle institution. Je prétends qu'on s'efforce beaucoup de faire connaître à la population de ce pays le travail du National-Canadien. On pourrait peut-être faire davantage. J'ai constaté avec plaisir que ces temps derniers, certains membres du personnel ont fait des causeries au sein d'institutions de tous genres un peu partout au pays et qu'ils ont divulgué à la population des faits qu'il est bon que le public connaisse. Bien que M. Walsh prétende que personne au pays ne cherche à nuire à la réputation du National-Canadien, cela n'empêche pas que certaines gens savent chaque jour le National-Canadien et ce par tous les moyens à leur disposition. Si M. Walsh croit que ces brochures circulent au mieux des intérêts du National-Canadien, libre à lui. Mais la majorité des citoyens du pays qui les lisent en viendront à la conclusion certaine qu'elles ne sont pas écrites au mieux des intérêts du National-Canadien.

M. WALSH: M. Young n'a pas le droit de me prêter certaines paroles. Je n'ai pas dit que ces brochures étaient écrites pour servir les intérêts du National-Canadien.

M. YOUNG: Je retourne le sens de vos paroles simplement pour le plaisir de voir comment cela sonne à l'oreille.

M. WALSH: Mais ne me les attribuez pas.

M. YOUNG: Monsieur le président, il a dit que ces brochures ne visaient pas à nuire aux intérêts du National-Canadien. Je les ai lues et je prétends qu'elles furent écrites directement pour nuire au National-Canadien. Certaines gens appuient peut-être cette campagne et favorisent l'unification, la fusion ou tout autre ordre de choses du genre; peut-être aussi que si elles témoignaient ici elles avoueraient que telle était leur intention.

Et pourtant M. Walsh partant d'une bévue en fait une autre en ce qui est peut-être la réponse à cette bévue, bien que sa déclaration en soit encore une. Il a commencé par parler de la perte de \$60,000,000 sur le blé.

M. WALSH: Je n'ai pas parlé de "perte" mais d'une dépense de \$60,000,000.

M. YOUNG: J'ignorais qu'il y eût eu une dépense de \$60,000,000 sur le é. J'apprends toujours quelque chose à écouter M. Walsh.

M. WALSH: Si vous vivez assez longtemps, vous en apprendrez bien autres.

M. YOUNG: Je dois vérifier à un tel point ses affirmations que d'ordinaire constate leur fausseté. Mais cette bétise même et son autre déclaration propos de l'argent que nous dépensons en matière de chômage et de tout ce qu'il a énuméré, tout cela montre à ne pas s'y méprendre pourquoi non seulement le National-Canadien mais les deux chemins de fer ont des embarras, surtout que les affaires du pays ne sont pas aussi bonnes qu'elles devraient être. Pendant des années cette partie si riche du Canada, cette partie qui a produit plus de richesses, ces trente dernières années, que toute autre partie du pays a eu à faire face à des conditions atmosphériques fâcheuses. Nous l'Ouest canadien avons grandement souffert, et je prétends que certains membres de la Chambre sont fort mal venus de venir déclarer en face de nos visières que nous récupérons une partie des richesses que nous avons données au pays pendant si longtemps. J'affirme qu'il est malséant aux députés de cette Chambre ou à quiconque de la Chambre ou de l'extérieur de venir parler ainsi. Cependant cette misère est un exemple de la raison pour laquelle ces chemins de fer sont dans la situation où nous les voyons; elle montre bien pourquoi tout le Canada a eu à supporter certains embarras du fait du chômage et d'autres calamités qui lui ont échoué. Nous avons eu une température trop belle dans cette partie du pays; avec un peu plus de pluie nous nous en tirions mieux tirés. Je crois, et M. Walsh dira comme moi, que les événements que je viens d'indiquer et qu'il a lui-même indiqués sont la cause de notre gros déficit.

Le National-Canadien a, je crois, non seulement acquitté en 1926 et 1928 tous les intérêts échus aux actionnaires particuliers mais remboursé aussi une partie du capital prêté pendant deux ans par l'Etat. Tous les députés de cette Chambre savent que nous avons subi une crise mondiale, et je suis autorisé à dire que du chef du rapport qu'on nous a mis sous les yeux nous constatons que la réduction de recettes du National-Canadien au Canada fut commensurablement moindre au regard de celle subie par le National-Canadien dans le grand pays situé au sud du Canada, ce qui démontre que le Canada ne s'en n'est pas aussi mal tiré que le pays voisin. Une bonne partie de nos difficultés financières de cette année provient de ce que nous possédons un réseau aux Etats-Unis. Cependant je ne voudrais pas laisser entendre un seul moment que nous devrions abandonner ou vendre ce réseau américain car il faut bien reconnaître que dans les années d'abondance il a rapporté des recettes très considérables au réseau canadien. Quand nous envisageons le résultat global, nous devons, à mon avis, nous montrer très heureux de ce que notre situation n'est pas pire qu'elle n'est. Comme M. Hanson l'a dit, le National-Canadien doit être exploité tout d'abord au mieux des intérêts de l'ensemble du pays. Il nous faut ces réseaux du début pour nous aider à développer le pays; il faut aussi ne pas oublier qu'il faut se résigner à ce qu'ils fonctionnent à perte au commencement; mais pour moi, je crois qu'il est de notre devoir de songer à un avenir lointain, alors que notre chemin de fer fonctionnera de façon à ne pas nous occasionner d'ennuis comme ceux d'à présent sur des points de détail comme ceux-ci, je veux dire que nous n'aurons pas l'ennui d'essayer des déficits. Ces derniers disparaîtront et le chemin de fer commencera à nous donner des revenus, et alors nous n'aurons plus à nous casser la tête sur des déficits. Quant à la publicité, il existe plus d'un moyen de l'obtenir. J'aime beaucoup à parler en public et je serais fort aise de faire ma part; mais je crois, et j'y pense depuis déjà longtemps, que l'administration du National-Canadien serait bien avisée de dépêcher un membre quelconque de son personnel

capable de renseigner sur la situation réelle du chemin de fer et sur manière dont il fonctionne; quelque chose comme ce que j'ai lu dans les journaux, je veux dire des détails comme ceux fournis jusqu'à présent par certains membres de l'administration. Il serait bon que le fonctionnement du National-Canadien et la raison d'être de son existence fussent mieux connus du public.

Le PRÉSIDENT: Vous savez tous, n'est-ce pas, que toute cette discussion est irrégulière; toutefois il vaut peut-être mieux l'avoir ici qu'à la Chambre des communes.

M. KINLEY: Monsieur le président, puis-je prendre la parole?

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. KINLEY: L'administration du National-Canadien est confiée à un conseil d'administration qui tire gloire de son indépendance et administre le National-Canadien sans intrusion de la part de qui que ce soit de l'extérieur. A mon avis, on pourrait peut-être mal interpréter de nos jours une telle résolution. Si elle désire se créer de la publicité sur son activité, elle est parfaitement libre de le faire; mais si elle s'imagine qu'elle ne doit souffrir aucune critique comme celle à laquelle est toujours exposée toute entreprise de quelque envergure de ce pays, elle se trompe étrangement. Ici comme dans tous les pays et surtout de ce côté-ci de l'océan, les entreprises commerciales, et en particulier les chemins de fer, n'encaissent pas de bénéfices. Nous pouvons tous être certains que la question des chemins de fer est épineuse et que la population de ce pays n'a pas peur de l'en parler et d'en entendre parler. Je reconnais aussi qu'il se fait des idées erronées à ce sujet; je reconnais aussi qu'il se fait une propagande intense. Peut-être que les propriétaires d'autres chemins de fer seraient fâchés de nous remettre leur réseau; et alors il nous faut être aux aguets. Cependant, je ne crois qu'il nous sied d'adopter une résolution de ce genre disant au chemin de fer qu'il devrait dépenser une certaine somme pour fins d'annonce. Je ne suis pas si enthousiaste de la mentalité de ceux qui constituent l'administration des chemins de fer Nationaux du Canada, car je viens du littoral et il me semble qu'ils sont casaniers au lieu de se préoccuper d'autres pays et de notre commerce d'exportation. Vous connaissez tous la grosse somme de travail de propagande que nous avons accomplie pour développer un service en Australie et à d'autres endroits outre-mer, et je fus très désappointé quand l'on décida d'abandonner cette partie de notre entreprise nationale.

L'hon. M. HOWE: Vous ne pourriez guère en imputer le blâme au National-Canadien, car le gouvernement était le propriétaire de ces navires.

M. KINLEY: Cela fait voir le gouvernement sous un plus mauvais jour encore. Or, les Anglais se sont empressés de recueillir cette partie du commerce. Pourquoi notre commerce maritime ne progresse-t-il pas? Nous avons un grand nombre d'hôtels et quand vous possédez quelque chose qui n'est pas surpassé sous le rapport de la qualité, ainsi qu'il en est pour notre régime d'hôtels, ils deviennent une entreprise payante, avec le chemin de fer en deuxième place. Le service des paquebots nationaux du Canada (Antilles) prend les devants de la même façon. Il n'occupe pas le deuxième rang, comme vous avez pu le constater par le rapport qui a été présenté ici. Vous avez entendu beaucoup de gens dire que nous devrions fusionner les chemins de fer du Canada; ils ne vous disent pas que vous devriez fusionner les services de paquebots. Le Pacifique-Canadien n'abandonnera pas son service de paquebots sur l'Atlantique ou sur la côte du Pacifique. Il estime que ce service constitue un actif. Et à mon point de vue, je représente des hommes qui ne peuvent gagner leur vie qu'à la mer, et quand je constate, comme je l'ai déjà dit, que nous envisageons un grand problème de chômage en ce pays, pourquoi n'engageons-nous pas nos propres hommes? Nous entendons beaucoup parler de la jeunesse de ce pays et on nous dit que son avenir constitue le plus grand problème que nous ayons en ce pays, mais nous relevons dans le *Financial Post* que l'un des vaisseaux marchands du

acifique-Canadien ne comptait qu'un Canadien à son emploi. Je vous demande cela constitue une tentative sérieuse de résoudre le problème du chômage en ce pays? Eh bien, messieurs, je pourrais envoyer un télégramme dans ma circonscription et j'y trouverais 300 jeunes hommes qui seraient prêts à aller à la mer et à manœuvrer ces navires sans que cette compagnie soit dans l'obligation d'embaucher des Chinois ou des Japonais. Il est temps que nous fassions quelque chose. Ces jeunes gens qui vivent dans des localités échelonnées le long des côtes rocheuses de la Nouvelle-Ecosse ne peuvent faire autre chose que la pêche ou travailler à la mer. Il fut un temps où le navire de bois était meilleur sur la mer, le meilleur au monde; c'était dans le bon vieux temps des navires de bois et des hommes de fer, alors que nos navires sillonnaient toutes les mers du monde. Nous avons baissé pavillon parce que nous avons fait obstacle au progrès. Le moteur Diesel a ravivé le navire de bois dans une certaine mesure, et je crois que le transport maritime renaît quelque peu dans cette partie du pays. Je puis vous assurer que nous ne connaissons jamais la prospérité dans la Nouvelle-Ecosse tant que nous ne serons pas en mesure de tirer profit de la mer, tant que nous ne restaurerons pas dans une certaine mesure le service de transport maritime que nous avons jadis connu. Et je tiens à dire que l'attitude des chemins de fer Nationaux du Canada a été de restreindre le commerce du Canada au lieu de le développer. Et nous ne pouvons espérer relancer le commerce du Canada que par l'échange de marchandises, et le transport maritime constitue le seul moyen qu'on puisse employer pour promouvoir l'échange de marchandises. Le développement du commerce et le transport des marchandises que nous produisons constituent la seule solution au problème que nous envisageons.

M. HANSON: Monsieur le président, j'en appelle au règlement. Je conviens de ce que dit l'honorable député mais il ne se conforme pas au règlement; il parle de la mer.

Le PRÉSIDENT: Je crois que personne ne se conforme au règlement dans le moment mais il ne pêche pas plus qu'un autre sous ce rapport. Quant à la notion même, je crois qu'elle est contraire au règlement parce que nul député n'a le droit de demander au gouvernement de dépenser une somme d'argent quelconque; une telle proposition ne peut émaner que d'un membre du gouvernement. A moins que le ministre veuille se porter responsable de la motion je crois qu'elle est absolument contraire au règlement.

M. KINLEY: Que je me conforme au règlement ou non...

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas dit cela.

M. KINLEY: Que je me conforme au règlement ou non je suis très surpris que mon collègue de Prince-Rupert qui appartient à la race des Vikings, dise que je ne me conforme pas au règlement quand je parle pour le compte de ceux qui vivent de la mer. Je voulais tout simplement vous communiquer cette pensée quand nous parlons de chômage en ce pays. Nous disons que le gouvernement devrait faire ceci ou cela. L'industrie en ce pays fait-elle sa part? Une compagnie de transport fait-elle sa part quand elle embauche des étrangers et laisse nos Canadiens dans l'oisiveté? Je crois que c'est une question qu'il convient de signaler à l'attention de ce Comité. Et je crois aussi que le National-Canadien devrait s'engager de nouveau dans le commerce de transport de nos marchandises à des ports étrangers; il devrait donner suite au travail de propagande que nous avons accompli en développant un commerce d'exportation avec l'Australie. S'il ne le fait pas, qu'arrivera-t-il? Dès que nous concurrençons le commerce d'autres parties de l'univers on y augmente les tarifs au point où le coût du transport nuit à notre commerce. Je crois que si l'on avait donné suite au travail de propagande les paquebots du National-Canadien eussent réalisé des bénéfices considérables. Je crois que ce service devrait être prolongé comme partie du régime de transport de ce pays. Et il se peut que si

le chemin de fer avait toujours conservé tous ces navires il serait peut-être en mesure de solder ses déficits un peu mieux maintenant et à l'avenir, car il réaliserait dans cette entreprise un bénéfice qui servirait à compenser le déficit des chemins de fer qui occupent le deuxième rang sous le rapport des recettes.

M. HOWARD: Monsieur le président, je serais heureux de me conformer à votre demande, et je ne m'oppose pas à retirer ma motion si le député qui l'a appuyée veut bien y consentir. Cependant, je ne me rallie pas à l'opinion qui a été formulée. Ce Comité a été institué aux fins de s'enquérir de ces quatre questions et de faire à ce sujet toute recommandation à la Chambre des communes qu'il jugerait opportune. Tel que je l'ai dit, je suis disposé à retirer ma motion, mais avant de le faire, je tiens à dire que le déficit de \$50,000,000 du National-Canadien me tracasse autant que n'importe qui au Canada. Je suis un des plus gros contribuables, et j'ai moi-même connu des jours assez sombres. Mais je vous dis ceci, mes amis, vous devez envisager les faits. Prenez les \$65,000,000 de pensions payées aux anciens combattants, personne n'y trouve à redire. Prenez les \$30,000,000 pour remédier au chômage, personne ne critique cette dépense sauf pour dire que nous avons des hommes qui chôment. On ne critique pas le montant d'argent; en effet, on veut que nous dépensions davantage même en un temps où nous payons \$160,000,000 du chef de notre dette nationale. Mais je dis que lorsqu'un homme proclame d'un bout à l'autre du Canada que le déficit du National-Canadien va mettre le Canada en banqueroute, il est temps que les députés, les représentants du peuple, appuient un mouvement en faveur d'une réclame payée pour contrecarrer la propagande sale et insidieuse menée en sous-main que l'on publie actuellement au Canada.

Et je reviens maintenant à la suggestion de M. Walsh que nous avons besoin de publicité.

M. WALSH: Je pensais que vous discutiez ma proposition.

M. HOWARD: Il est quelque peu renseigné sur la façon dont l'ouest des Etats-Unis a été développé, sur la façon dont on a construit des chemins de fer partout dans l'ouest et lancé une campagne pour induire tout le monde à aller se fixer dans l'ouest des Etats-Unis. Quand la crise surgit il y a environ 35 ou 40 ans des faillites ont englouti trois milliards de dollars d'obligations de chemins de fer. Ce pays, par contre, a acquis toutes les lignes de chemins de fer et a appuyé les portefeuellistes. Là-bas, les gens qui avaient engagé leurs capitaux de bonne foi dans ces chemins de fer perdirent leur mise. Si ce pays-là avait garanti les \$3,000,000,000, il en aurait coûté \$150,000,000 par année pour porter ce fardeau; et nous portons cette année un fardeau de \$50,000,000 environ sous forme de déficit. Voilà quelques-unes des choses qui me frappent. Je ne crois pas que nous ayons le droit d'examiner ces rapports et de les accepter sans nous prononcer sur cet aspect de la question; on devrait mieux employer la publicité. Si M. Fairweather se rend à New-York par affaires tout le monde apprend immédiatement qu'il néglige son travail au National-Canadien. Si le président du réseau se rend en Floride ou ailleurs pour conférer avec quelque homme d'affaires marquant, ou si des hauts fonctionnaires vont quelque part pour prendre un repos mérité ils sont critiqués immédiatement et accusés de négliger leurs devoirs de hauts fonctionnaires du chemin de fer. Ces hommes doivent tout simplement obtenir quelque repos, trouver quelque divertissement, pourtant ils ne peuvent se rendre à un terrain de golf pour y jouer une partie sans prêter le flanc à la critique. Mais je tiens à vous dire qu'il doivent renseigner les gens de ce pays sur le travail qu'ils accomplissent, et ils doivent avoir une connaissance assez intime de ce qui se passe en ce pays. Messieurs, je ne parlerai pas davantage. Je vais retirer ma motion avec le consentement du député qui l'a appuyée.

Le PRÉSIDENT: Votre motion eut été tout à fait conforme si vous n'aviez pas mentionné un montant particulier.

M. HOWARD: L'administration des chemins de fer Nationaux du Canada annoncerait naturellement ses services. Tout homme d'affaires essaierait de contrecarrer l'insidieuse campagne menée en sous-main pour berner délibérément tous les citoyens de ce pays. Je doute que l'administration soit en mesure de riposter efficacement si ce Comité ne dit pas vouloir le faire. C'est ce à quoi je songeais quand j'ai proposé ma motion. Toutefois, je vais retirer ma motion si le député qui l'a appuyée en convient.

M. HANSON: J'en conviens, mais je persiste à croire qu'elle s'impose et que les chemins de fer Nationaux du Canada devraient dépenser plus d'argent à annoncer ce qu'ils ont accompli et ce qu'ils essaient d'accomplir actuellement.

M. HOWARD: Nous appuieons toutes les mesures qu'ils jugeront efficaces pour augmenter leur publicité.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a rien que je sache qui empêche le Comité d'indiquer dans son rapport qu'il est en faveur d'une plus grande publicité pour ce qui concerne le chemin de fer, mais je proposerais que cette opinion ne revête pas la forme d'une motion.

M. WALSH: Je me rallie à cette proposition s'il s'agit de publicité et non pas d'annonce.

M. DEACHMAN: Je veux faire une ou deux observations concernant l'affirmation de M. Walsh. Nous avons eu un grand nombre d'enquêtes fouillées sur tout le problème ferroviaire, mais laissez-moi vous assurer que nous ne pouvons résoudre le problème dans la salle du comité des chemins de fer. Il existe dans le Dominion du Canada ce que l'on appelle le volume du trafic national, ou le trafic de la nation. La tâche du chemin de fer consiste à le manutentionner et ce efficacement. Mais l'on prétend et je crois que la prétention que les chemins de fer Nationaux du Canada constituent une entreprise ferroviaire efficace est bien fondée et je suis tout disposé à y souscrire. Toutefois, le volume total du commerce du Canada est bien inférieur à ce qu'il était il y a quelques années. Je me suis enquis de ces faits avant de venir ici, et d'après mon souvenir, durant la crise les recettes de l'Agriculture canadienne étaient inférieures de \$1,600,000,000 à ce qu'elles étaient si vous prenez l'année 1930 comme base de comparaison. Or, quand l'agriculture est dans cette situation rien au monde n'assurera une prospérité abondante aux chemins de fer exploités dans le Dominion du Canada. Aussi, je vous propose maintenant que si vous voulez résoudre ce problème il ne sera pas résolu dans la salle du Comité des chemins de fer et il ne sera pas résolu par l'étude d'un profit d'exploitation. Ce n'est pas là qu'il faut chercher la solution du problème ferroviaire du Canada. Le problème ferroviaire sera résolu quand nous rétablirons le revenu national au niveau de 1928, ou de 1929, ou probablement de 1926. Mais si nous qui demeurons au Canada déployons des efforts et avons confiance en notre capacité, l'augmentation de ce revenu au delà du volume de 1926, 1928 et 1929 est du domaine des choses possibles. Et quand ce niveau est atteint qu'arrive-t-il au problème ferroviaire. Il disparaît, tout comme il a disparu ces années-là. Notre problème fondamental est d'ordre économique. Il consiste à augmenter notre revenu national, à accroître notre chiffre d'affaires, à augmenter le volume de nos transports. Laissez-moi vous donner un exemple: En 1937, nos exportations se chiffraient à environ \$480,000,000. J'étais présent à la Chambre des communes et j'écoutais les discours des chefs de file qui disaient qu'il n'était pas possible de développer le commerce canadien. Les exportations avaient augmenté à \$676,000,000 en 1935. Je mentionne ce fait parce que mon ami, M. Walsh, n'appartient pas à la même école politique que moi et je ne veux pas mentionner des années qui sembleraient indiquer que ce progrès fut le résultat de la politique libérale seulement. Mais en 1938, les exportations du Canada étaient de l'ordre de \$1,070,000,000, et si quatre ou cinq cent millions étaient ajoutés à ce volume d'exportations, et cela est du domaine des choses possibles, tout ce problème de déficits

de chemins de fer disparaîtrait entièrement. Je vous le demande, nos honorables vis-à-vis auraient-ils un problème à résoudre? Le problème tient au trafic. Ils peuvent voir au transport. Réglons nos problèmes ferroviaires en nous attaquant à nos véritables problèmes nationaux, qui ne sont pas les chemins de fer, mais les problèmes de la production et de l'agrandissement des marchés. Alors, il appartiendra à ces hommes de réduire le déficit par l'application de méthodes d'exploitation efficaces, et cela suivra tout aussi naturellement que le lever du soleil suit le coucher.

Le PRÉSIDENT: Vous conviendrez tous que nous avons entendu les discours très au point, quelques-uns des meilleurs discours que nous avons jamais entendus dans l'enceinte de la Chambre des communes. Je suis très reconnaissant qu'ils sont consignés au compte rendu.

M. WALSH: Je voudrais faire allusion de nouveau à ces rapports avant que nous n'ajournions. Il y a un sujet que j'ai discuté l'an dernier et je voudrais en parler brièvement. Je voulais le mentionner simplement dans le temps. Le ministre des Transports a eu la bienveillance d'en parler l'an dernier. Je fais allusion au problème de l'île du Prince-Edouard, le berceau de la Confédération. J'ai déjà discuté ce problème des facilités de transport de cette province. Quand vous quittez la terre ferme à Sackville il semble que la ligne qui se prolonge jusqu'à Charlottetown n'est pas soumise à une véritable surveillance. Les employés exercent leurs fonctions comme s'il n'importait pas que le bac transbordeur arrive à l'heure convenue ou le jour suivant. Il en est de même des départs. Et pour ce qui concerne le bac transbordeur, les facilités ne sont pas ce qu'elles devraient être, et cela tient surtout au manque de surveillance attentive sur cette ligne. Je parle du bac transbordeur de chemin de fer qui navigue entre Borden et Tormentine.

M. HUNGERFORD: Qu'est-ce qui fait défaut dans ce service?

M. WALSH: Je vais vous dire ce qui est arrivé. Je suis allé là l'an dernier, nous sommes débarqués au cap, et nous avons été retenus à la gare pendant au moins trois quarts d'heure. Je n'exagère pas. Nous avons été retenus pendant trois quarts d'heure à cette gare. Le bac transbordeur était amarré. J'ignore absolument le motif de ce retard. Puis nous avons fini par embarquer sur le bac transbordeur qui arriva finalement à Charlottetown une heure et dix minutes plus tard.

L'hon. M. HOWE: Etiez-vous en vacances?

M. WALSH: J'ai demandé à l'administration l'an dernier si elle ne pourrait pas voir à ce que l'on remédie à cette situation cette année, mais elle n'a pas encore amélioré la situation. Je ne lui demandé pas cela dans mon propre intérêt, car, en définitive, je puis me rendre là-bas dans mon propre automobile et prendre un traversier à quelque autre endroit où l'on se conforme de plus près à l'horaire—mais je demande que l'on remédie à cette situation dans les intérêts mêmes de l'île. Les habitants ont des produits à expédier. Ils veulent des facilités touristiques et il les leur faut. La prospérité de ces insulaires dépend de la facilité avec laquelle ils peuvent atteindre la terre ferme, la voie principale. J'insiste auprès des chemins de fer Nationaux du Canada, non pas dans un esprit de critique mais en vue de venir en aide à ces insulaires, pour qu'ils leur accordent un peu plus d'égards qu'ils semblent le faire maintenant. Il me semble n'y avoir aucun motif pour lequel le train arrivant au cap ne soit pas placé immédiatement sur le bac transbordeur et que celui-ci ne parte pas immédiatement pour Borden. Je suis d'avis que rien ne s'oppose à cette façon d'agir. Je ne comprends pas non plus pourquoi on n'agencerait pas l'horaire de façon que lorsque le bac transbordeur doit transporter des marchandises et des automobiles, on les accepte d'abord afin que celui-ci attende l'arrivée du train pour les recevoir, ce qui est la particularité importante du trajet au point de vue des insulaires. En procédant ainsi, on épargnerait du temps tout en améliorant beaucoup les facilités.

Il y a un autre point dont je veux parler. J'espère que les chemins de fer Nationaux du Canada pourront prendre quelques mesures, par l'entremise de l'Etat, en vue d'abaisser quelque peu les frais de transport des camions et automobiles de l'île à la terre ferme et de celle-ci à l'île. On les trouve un peu coûteux maintenant. On expédie des produits à l'île et leurs prix montent à cause des frais d'expédition. J'aimerais beaucoup pour l'avantage de ces insulaires qu'on étudie la possibilité de réduire ces frais.

M. YOUNG: Combien de fois avez-vous constaté ces retards, monsieur Walsh?

M. WALSH: Chaque fois que je suis allé là-bas. Il y a trois ans que j'y vais. Je suis arrivé le jeudi soir et suis arrivé à destination le lendemain soir—vendredi—le train était en retard de deux heures et cinq minutes.

M. YOUNG: Le train était-il en retard de l'autre côté?

M. WALSH: Non, il ne l'était pas. Les retards sont dus au bac transbordeur, soit à une extrémité ou à l'autre, ou aux deux. J'aimerais à soulever un autre point. Les chemins de fer Nationaux du Canada ont un déficit et c'est très malheureux. Nous le regrettons et nous espérons qu'il finira par décroître—je n'en doute nullement. Je me suis demandé si le gouvernement ne pourrait employer des fonds en vue de contribuer à réduire le déficit—à consacrer des fonds au subventionnement des consignations de grains et des consignations de colis dans les ports de Saint-Jean et de Halifax. Ces ports sont disponibles, surtout celui de Halifax, que j'estime être l'un des meilleurs en Amérique du nord et dont l'administration est la moins coûteuse. Je crois que la quantité des marchandises qui y passent est si faible qu'on n'en tient presque pas compte. J'aimerais insister sur la possibilité de subventionner les expéditions de marchandises par ces deux ports. Ainsi le nombre des wagons que les chemins de fer Nationaux du Canada amèneraient à ces ports, Halifax particulièrement, serait plus grand. L'accroissement de leurs recettes diminuerait leur déficit. Ainsi, le gouvernement équilibrerait à peu près ses recettes à ses dépenses et ces ports seraient plus favorisés qu'ils ne l'ont été jusqu'ici. J'avance cette suggestion de bonne foi et j'espère que les autorités compétentes y donneront suite.

M. HUNGERFORD: J'espère que lorsque vous ferez ce voyage cet été, monsieur Walsh, vous aurez plus de chance.

M. EMMERSON: Je ne me proposais pas de parler, mais vu ce qu'a dit M. Walsh, je crois qu'il y a lieu de défendre le service entre Sackville et d'attendre pour le critiquer que le train soit à bord du bac transbordeur. Je ne constate pas le fonctionnement de ce service une fois, deux fois ou trois fois par année, mais hiver et été, printemps et automne. Je voyage beaucoup par le train en question. Je viens de la région. J'admets que les trains et le bac transbordeur sont parfois retardés, mais pour ce qui est du service, surtout pour les automobilistes, j'ignore où il est possible d'obtenir un transport aussi bon marché ou à transformation aussi rapide de la route au bac et vice versa, que par ce service. Il ne faut pas plus de cinq minutes au maximum pour se rendre de l'abord du bassin et prendre place sur le bac. Il n'y a qu'à monter le plan incliné et à y prendre place. Quant au service, en été le train fait deux trajets réguliers. Pour les automobilistes, il y a quatre trajets le jour et parfois six. Je crois que les cheminots de ce service sont comparables à ceux des grandes lignes. Il y a parfois des retards. Mais il me paraît injuste de dire que le service n'est pas bon. C'est tout ce que j'ai à dire.

M. KINLEY: J'ai toujours constaté qu'il était bon. Je fais très souvent ce voyage. Mais je ne puis comprendre comment le service entraîne tant de pertes.

Le PRÉSIDENT: On craint M. Walsh.

M. HOWARD: M. Walsh aurait dû se rendre là-bas lorsqu'on plaçait les automobiles dans le wagon et qu'on amenait celui-ci au bateau.

L'hon. M. HOWE: Je crois pouvoir expliquer pourquoi ce service cause des pertes. C'est à cause de son excellence. Il est assuré par deux bacs transbordeurs excellents. Jusqu'à deux ans passés, il n'y en avait qu'un en service à la fois. Les gens demandaient alors un service plus fréquent. Nous avons aménagé un deuxième bac transbordeur. Lors de l'encombrement en été les deux circulent et font jusqu'à huit trajets par jour pour le transport des automobilistes aussi bien que des trains. Quant au prix de passage par automobile, il avait coutume d'être \$7 par trajet; on l'a réduit maintenant à \$3. Je doute que \$7 défrayaient le moins les frais d'exploitation.

Quant au subventionnement du blé transporté à Halifax et à Saint-Jean, je suis heureux que M. Walsh l'ait proposé; les consignations supplémentaires de blé qu'on y acheminerait devraient être ravies à son port de Montréal. Mais vu qu'il a abordé la question avec tant de générosité, je puis dire que ces subventions sont très élevées.

M. WALSH: Il ne se fait pas d'expéditions de blé du port de Montréal en hiver.

L'hon. M. HOWE: Oui; mais on l'y entrepose et on l'en expédie le printemps suivant.

M. WALSH: Il arrive à Montréal de la tête des Lacs.

L'hon. M. HOWE: Je puis dire que le blé expédié à Halifax et à Saint-Jean est fortement subventionné. Le taux de la baie Georgienne à Halifax est de un cent par cent livres, je crois, plus que le taux de la baie Georgienne à Montréal. Quant au National-Canadien, je suis sûr que chaque wagon de blé se rendant à Halifax représente une perte directe pour le chemin de fer. Le mouvement du blé par Saint-Jean et Halifax dépend surtout de l'offre et de la demande et est assujéti à la concurrence quant à l'acheminement en hiver, surtout à partir de Vancouver. Cette année presque tout le blé expédié pour être exporté après la fermeture de la navigation à Montréal a passé par Vancouver, ce qui s'explique par le prix du transport. Il est arrivé que le taux d'expédition océanique à partir de Vancouver a été anormalement bas. Mais je suis certain que les chemins de fer Nationaux du Canada et le gouvernement font tout ce qu'ils peuvent pour rendre ces ports des provinces Maritimes aussi prospères que les circonstances peuvent le justifier. Pour ce qui est des expéditions de toutes sortes de marchandises, sauf le blé, ces ports ont fait très bonne figure ces trois dernières années. Saint-Jean et Halifax ont eu leurs meilleures années quant aux expéditions de marchandises depuis 1936.

M. KINLEY: Monsieur Howe, dans la comptabilité crédite-t-on le bac transbordeur pour le matériel roulant qu'il transporte dans les deux sens? En tient-on compte?

L'hon. M. HOWE: Oui. Nous créditons le chemin de fer pour la remorque du matériel roulant.

M. KINLEY: Vous entendez le bac transbordeur?

L'hon. M. HOWE: Oui; on le crédite des recettes directes tirées des marchandises et des voyageurs.

M. KINLEY: Y compris les marchandises dans le wagon?

L'hon. M. HOWE: Oui; selon le transport régulier des marchandises et le matériel roulant.

M. KINLEY: Je ne comprends pas comment ce service entraîne tant de pertes.

Le PRÉSIDENT: M. Hungerford voudrait parler au Comité.

M. HUNGERFORD: Monsieur le président, monsieur le ministre et messieurs, ce serait déplacé pour moi de commenter certaines des questions discutées ici aujourd'hui. Je me lève simplement pour vous exprimer de la part du personnel —dirigeants et autres—des chemins de fer Nationaux du Canada, leur vive reconnaissance de toutes les paroles aimables que vous avez eues à l'égard du

personnel de ces chemins de fer. Je puis vous assurer, fort de la connaissance approfondie que j'ai de la situation, que ce personnel est très enthousiaste, loyal et compétent, moi excepté. J'ai travaillé avec lui pendant des années. J'ai consacré ma vie aux chemins de fer. Je crois connaître quelque peu leur fonctionnement et je ne voudrais pas de personnel plus compétent et plus enthousiaste que celui-là. Je crois que le Canada est heureux d'avoir un tel personnel et animé d'un si grand enthousiasme. Je vous suis très reconnaissant des paroles aimables que vous avez eues pour lui aujourd'hui. Elles le porteront à tenter de faire encore mieux à l'avenir.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Messieurs, le Comité est ajourné.

M. HANSON: A quand est-il ajourné?

Le PRÉSIDENT: A la discrétion du président.

A 10 h. 10 du soir le Comité s'ajourne pour se réunir à la discrétion du président.

APPENDICE

(Renseignements fournis à la demande de M. Walsh)

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

RECETTES DES SERVICES DES MARCHANDISES ET DES VOYAGEURS

Année	De 1932 à 1938		Recettes totales
	Recettes du service des marchandises	Recettes du service des voyageurs	
1932..	\$127,401,176	\$33,702,418	\$161,103,594
1933..	118,792,171	29,727,571	148,519,742
1934..	133,269,499	31,633,002	164,902,501
1935..	141,070,220	32,114,282	173,184,502
1936..	153,581,700	33,028,789	186,610,489
1937..	162,539,526	35,857,083	198,396,609
1938..	147,834,755	34,406,968	182,241,723

Il n'y a pas de chiffres disponibles qui reflètent exactement la séparation des dépenses d'exploitation et des coefficients d'exploitation entre les services des marchandises et des voyageurs.

Mise de fonds dans les wagons à marchandises et les wagons à voyageurs

	Wagons à marchandises	Wagons à voyageurs
Au 31 décembre 1932..	\$245,053,259	\$69,350,467
“ 1933..	242,509,732	69,237,863
“ 1934..	229,921,969	68,804,746
“ 1935..	211,354,717	65,181,698
“ 1936..	212,445,353	65,013,733
“ 1937..	222,036,963	68,856,636
“ 1938..	224,137,084	70,991,593

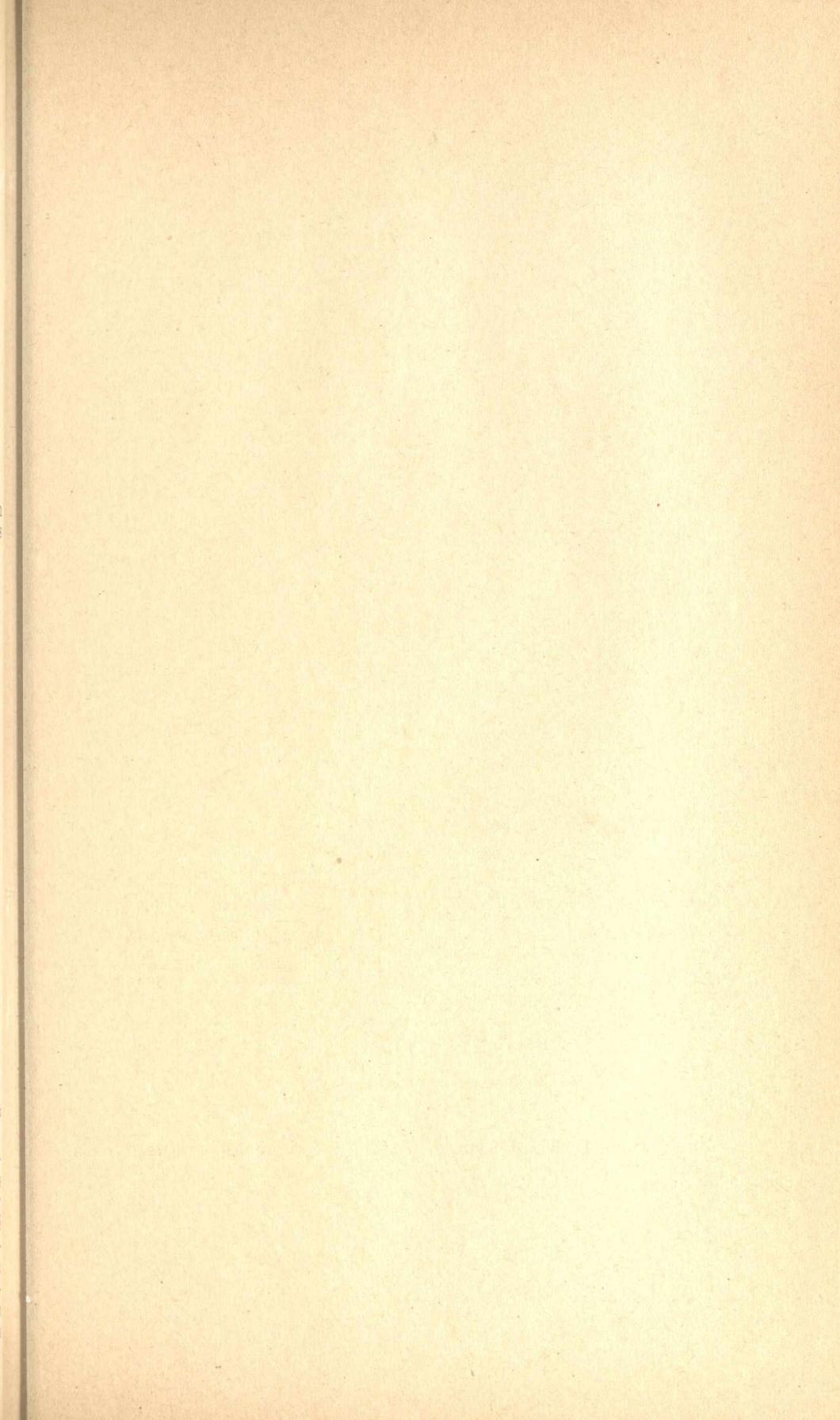
Canadian National Steamships (Côte du Pacifique)

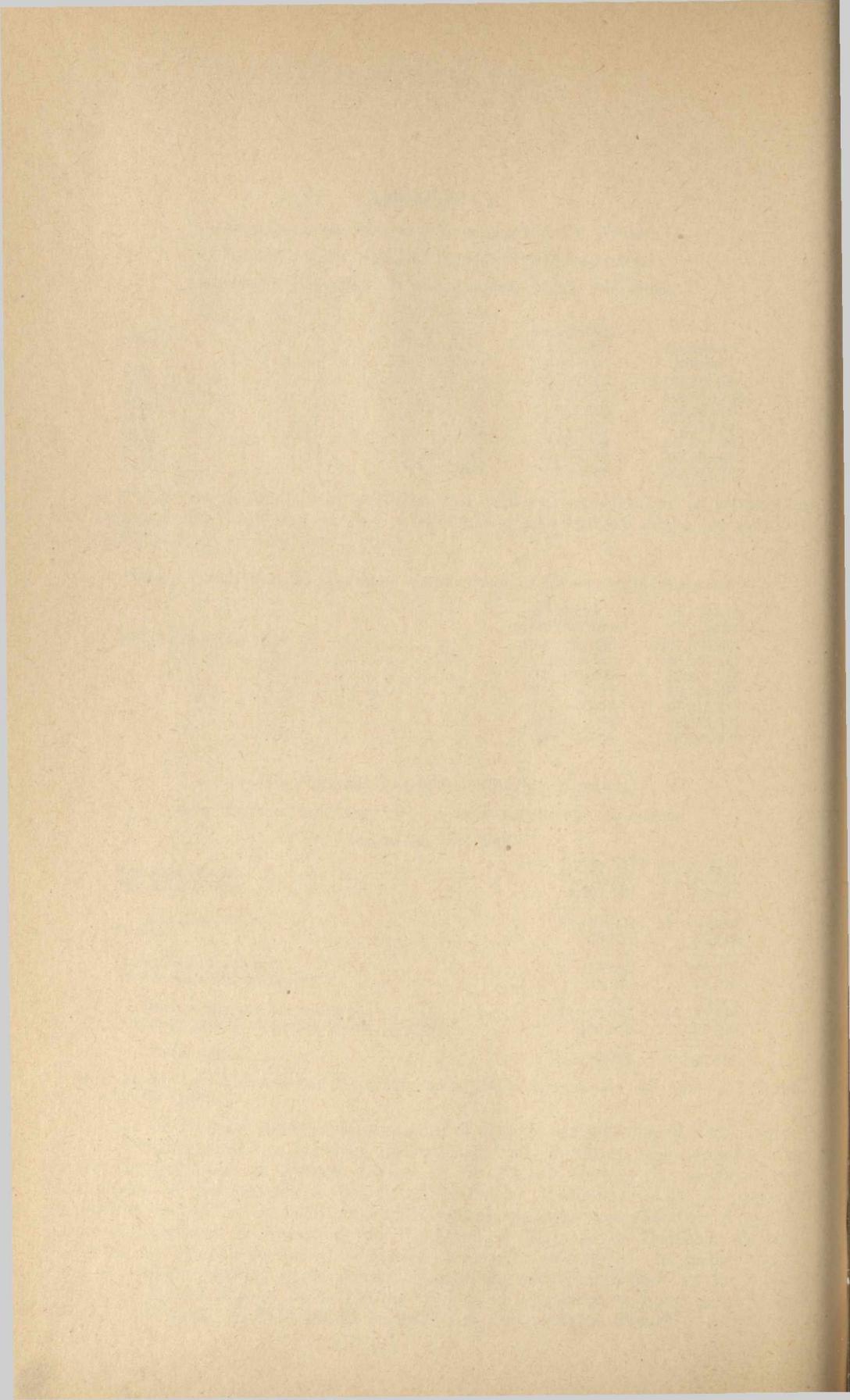
ÉTAT CONDENSÉ DES RECETTES Y COMPRIS LES PROFITS ET PERTES

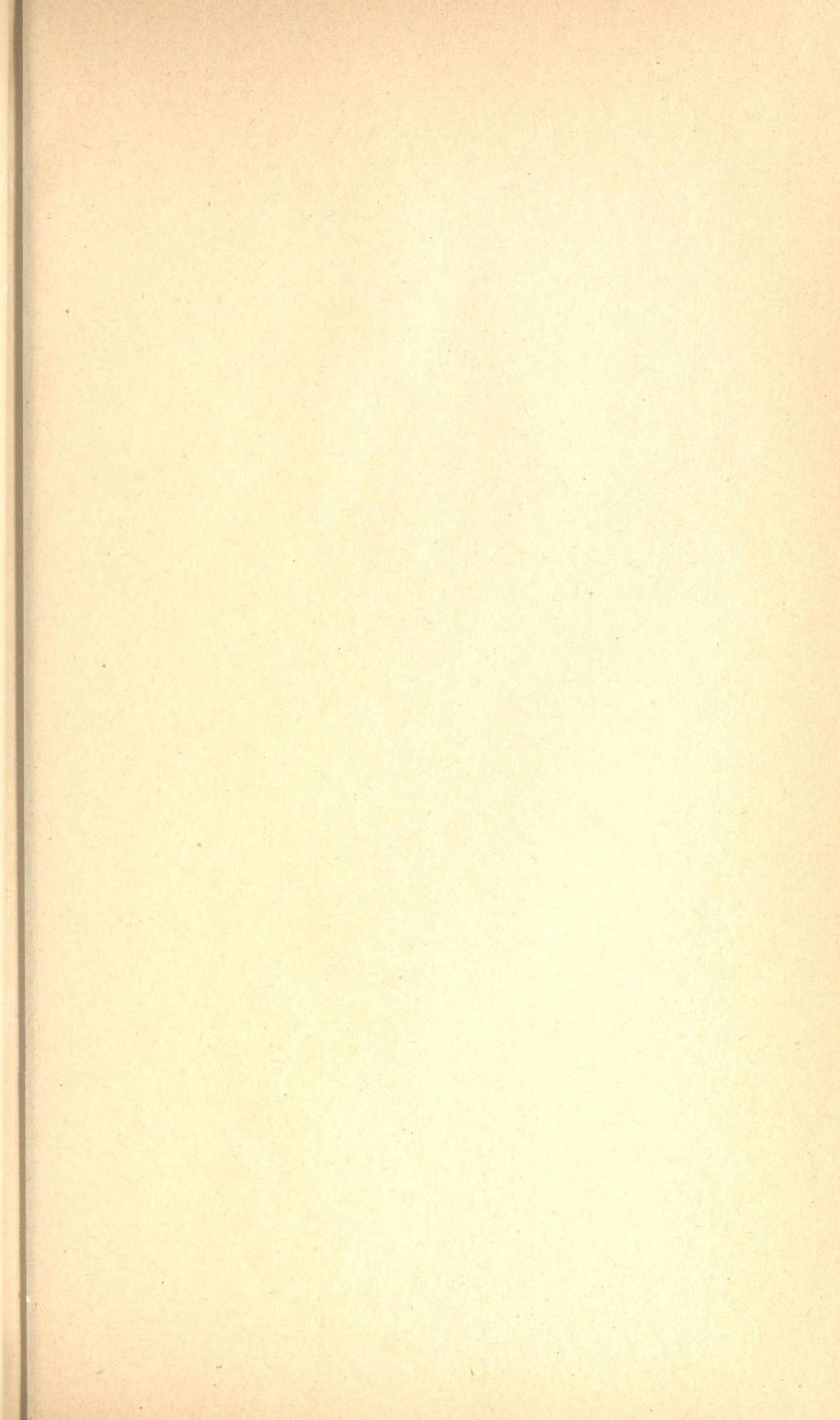
	Années 1937 et 1938	
	Année 1937	Année 1938
Recettes totales..	\$1,317,116	\$1,355,731
Dépenses totales..	1,507,145	1,480,691
Recettes nettes..	\$ 190,029	\$ 124,960
Taxes..	55,654	55,712
Déficit d'exploitation..	\$ 245,683	\$ 180,672
Autres recettes (débit net)..	25,266	25,176
Déficit net sur les recettes..	\$ 270,949	\$ 205,848
Postes de profits et pertes (débit ou crédit)..	166,372	502,696
Perte nette..	\$ 437,321	\$ 708,544

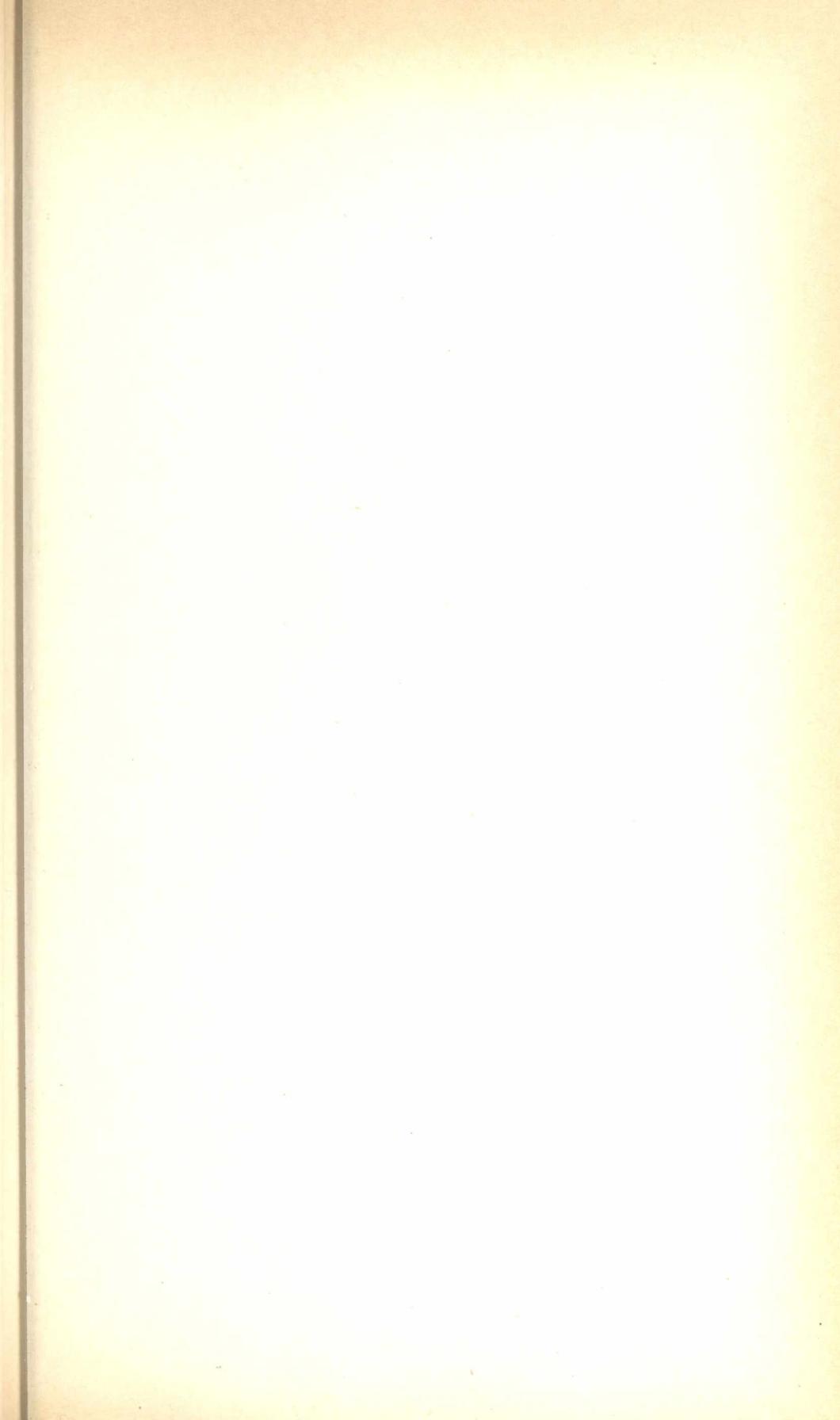
REMARQUE.—Les chiffres ci-haut ne comprennent pas la dépréciation non plus que l'intérêt sur la mise de fonds.

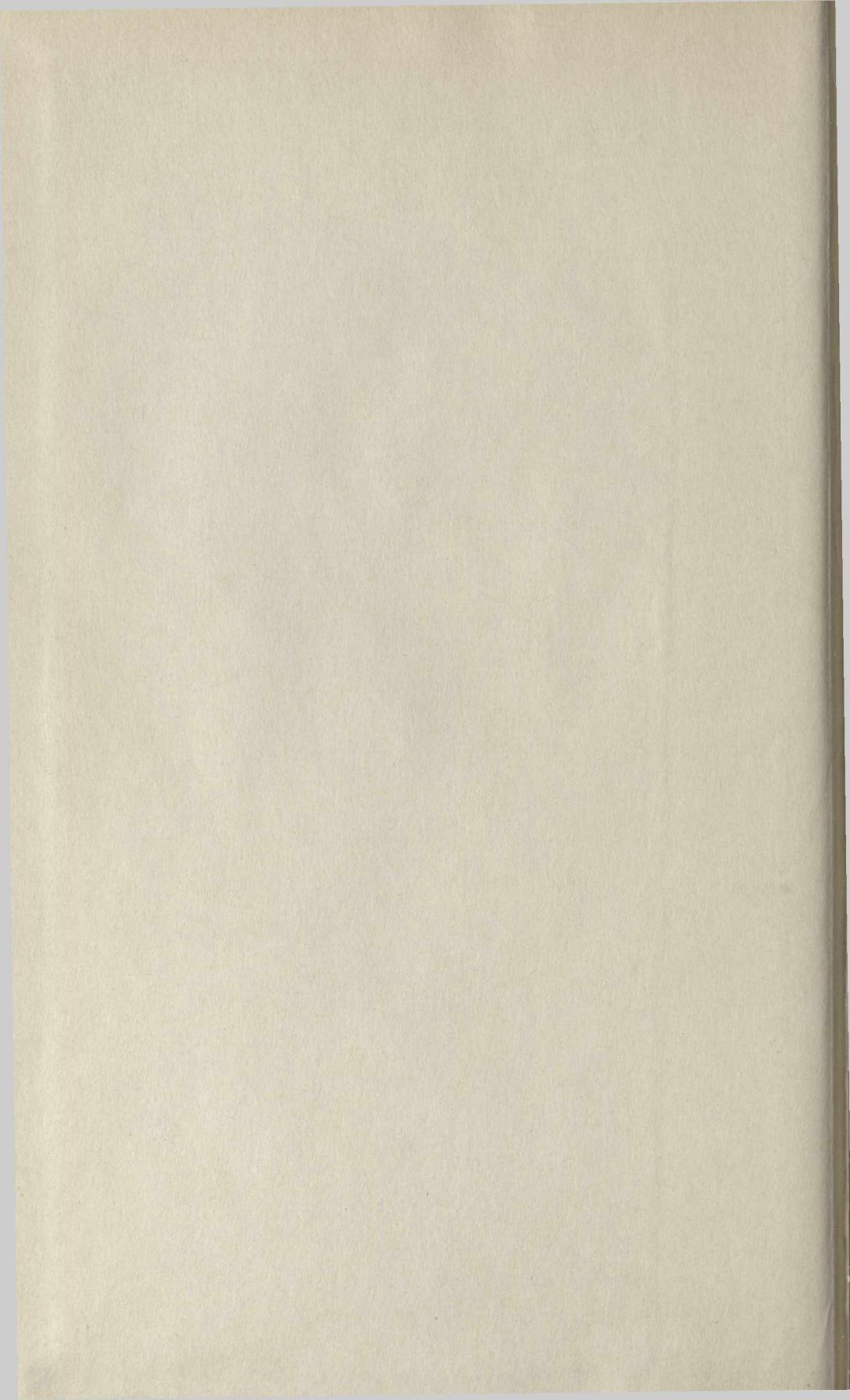
L'état de l'année 1936 antérieurement fourni comprenait en sus des résultats de l'exploitation des services de cabotage du Pacifique, les dépenses des navires immobilisés, le *Prince David* et le *Prince Henry* en croisière sur l'Atlantique et les bassins à Seattle, Victoria et Vancouver. On a préparé les chiffres de 1937 et de 1938 pour qu'ils correspondent. Les résultats d'exploitation des services de cabotage du Pacifique, y compris la Northern British Columbia Service, le service de l'Alaska, le service des îles de la Reine Charlotte, le *Prince Charles* et le *Prince George* en service régulier, et le *Prince Robert*, le *Prince Rupert* et le *Prince George* en croisière, se sont traduits en 1938 par une perte de \$112,785 et en 1937 par une perte de \$14,097.











Felté par
Harpell's Press Co-operative
Gardenvale

