

J	CANADA. PARL. C. DES C.
103	COM. SESS. DES CHEMINS DE
H72	FER ET DE LA MARINE MAR-
1946	CHANDE ...
C44	Procès-verbaux et tém.
A4	NAME - NOM

SESSION DE 1946

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Que l'Etat possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES
Fascicule no 1

Séances du lundi 13 mai et du mardi 14 mai 1946

TÉMOINS:

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

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1946

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

Le VENDREDI 12 avril 1946

Il est résolu,—Qu'un comité des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle soit institué, pour la présente session, afin de faire l'examen des comptes, des prévisions budgétaires et des projets de loi qui ont trait aux chemins de fer Nationaux du Canada, aux *Canadian National (West Indies) Steamships* et aux Lignes aériennes Trans-Canada, sous réserve cependant des droits du comité des subsides relativement au vote des deniers publics; et que ce comité soit autorisé à assigner des personnes, à faire produire documents et dossiers, et à faire rapport de temps à autre; et que, nonobstant les dispositions de l'article 63 du Règlement, ledit comité se compose de Messieurs Chevrier, Clarke, Coyle, Belzile, Bourget, Emmerson, Gibson (*Comox-Alberni*), Harkness, Harris (*Grey-Bruce*), Hazen, Jackman, LaCroix, Lockhart, Maybank, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Mutch, Nicholson, Picard, Pouliot, Reid et Shaw.

Le LUNDI 15 avril 1946

Il est ordonné,—Que l'on transmette au dit comité les rapports annuels de 1945 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada, sur le Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada et le rapport des vérificateurs sur le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, déposés aujourd'hui, en même temps que le rapport annuel pour 1945 des Lignes aériennes Trans-Canada qui a été déposé en Chambre le 11 avril 1946, en y ajoutant les item suivants du budget des dépenses pour l'année 1946-47.

Vote no 422—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Chemins de fer Nationaux du Canada.

Vote no 423—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Chemins de fer autres que le Canadien-National.

Vote no 469—Bac transbordeur et termini de l'Île du Prince-Edouard—Déficit 1946.

Et que la résolution adoptée par la Chambre le 28 mars 1946, transmettant l'étude de certaines dépenses au Comité des subsides, soit annulée eu égard aux dispositions de cette résolution qui se rapportent aux Votes nos 422, 423 et 469.

Le MARDI 16 avril 1946

Il est ordonné,—Que le rapport de la *Canadian National (West Indies) Steamships*, pour l'année 1945, déposé aujourd'hui, soit transmis pour étude au dit comité.

Le MERCREDI 8 mai 1946

Il est ordonné,—Que le budget des Chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships*, pour l'année civile 1946, déposé aujourd'hui, soit transmis au dit comité.

Le LUNDI 13 mai 1946

Il est ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des procès-verbaux et témoignages, 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 pendant les séances de la Chambre.

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

Le MERCREDI 15 mai 1946

Il est ordonné,—Que le nom de M. Kuhl soit substitué à celui de M. Shaw comme membre dudit Comité.

Certifié conforme.

Le Greffier de la Chambre,

ARTHUR BEAUCHESNE.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le LUNDI 13 mai 1946

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat 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 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages, et que soit suspendue à cet effet l'application de l'article 64 du Règlement;
2. Qu'il soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre;
3. Que son quorum soit réduit de 12 à 8.

Le tout respectueusement soumis.

Le *vice-président*,

H. B. McCULLOCH.

Agréé le 13 mai 1946:

PROCÈS-VERBAUX

CHAMBRE 497, CHAMBRE DES COMMUNES

Le LUNDI 13 mai 1946

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle se réunit à 11 heures du matin, en vue de s'organiser.

Présents: MM. Chevrier, Coyle, Belzile, Gibson (*Comox-Alberni*), Harkness, LaCroix, McCulloch (*Pictou*), Moore, Mutch, Nicholson, Reid, Shaw.

Les membres choisissent le président.

Sur la proposition de M. McCulloch (*Pictou*) il est décidé à l'unanimité de choisir M. S. M. Clarke comme président du Comité.

Le Comité apprend que M. Clarke vient de faire savoir à l'instant, par téléphone, qu'à cause de maladie grave dans sa famille, il ne pourra pas être présent à la séance.

Sur la proposition de M. Reid, M. McCulloch (*Pictou*) est choisi vice-président à l'unanimité.

M. McCulloch occupe le fauteuil et explique le but de la séance.

Sur la proposition de M. Nicholson, il est

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

Sur la proposition de M. Belzile, il est

Résolu,—Que le Comité soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

Sur la proposition de M. LaCroix, il est

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

Il est décidé que le vice-président présentera un rapport à la Chambre en conséquence et en sollicitera l'adoption.

Le Comité discute ensuite le feuillet pour les séances futures. L'honorable Lionel Chevrier, ministre des Transports et membre du Comité, propose que l'ordre du jour suivi dans le passé soit adopté, c'est-à-dire que le Comité étudie d'abord le rapport pour l'année 1945 du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada et des compagnies connexes, puis le rapport des vérificateurs pour l'année 1945 et enfin le rapport des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année 1945. Le Ministre fait savoir qu'il s'est entendu avec le ministre de la Reconstruction et des approvisionnements qui a approuvé cette manière de procéder. Le Comité l'adopte également et il apprend que les administrateurs et les hauts fonctionnaires du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada sont prêts à être entendus.

Sur la proposition de M. LaCroix, le Comité s'ajourne à 11 h. 25 pour se réunir de nouveau le mardi 14 mai 1946, à 11 heures du matin.

CHAMBRE 497,

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le MARDI 14 mai 1946.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle se réunit à onze heures du matin, sous la présidence de M. McCulloch (*Pictou*).

Présents: MM. Chevrier, Gibson (*Comox-Alberni*), Harkness, Harris (*Grey-Bruce*), Hazen, Jackman, LaCroix, McCulloch (*Pictou*), Moore, Mutch, Nicholson, Picard, Pouliot, Reid—14.

Aussi présents: (Représentant les chemins de fer Nationaux du Canada): M. R. C. Vaughan, président du conseil d'administration; M. N. B. Walton, vice-président exécutif; M. T. H. Cooper, vice-président et contrôleur; M. N. J. Macmillan, avocat général; M. W. S. Thompson, directeur des relations extérieures et M. S. H. May, principal vérificateur; (représentant G. A. Touche & Company, vérificateurs de l'Etat pour les chemins de fer Nationaux du Canada); M. O. A. Matthews; (représentant le ministère des Transports): M. C. P. Edwards, sous-ministre et M. F. M. MacIennan, sous-ministre adjoint et contrôleur.

M. Vaughan lit un exposé et répond aux questions qui lui sont posées à ce sujet.

On entreprend l'étude du rapport des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice 1945. MM. Vaughan, Walton et Cooper sont interrogés sur ce rapport.

M. Vaughan lit ensuite un état sur les charges fixes du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada. MM. Vaughan et Cooper répondent aux questions concernant cet état.

Le ministre des Transports (L'hon. L. Chevrier) répond aux questions posées sur les dispositions à l'étude par le gouvernement en vue de règlements de contrôle commun de la concurrence entre le chemin de fer et les services routiers.

Sur la proposition de M. Mutch, le Comité s'ajourne à 1 heure de l'après-midi pour se réunir de nouveau à 4 heures.

Le Comité se réunit de nouveau à 4 heures de l'après-midi sous la présidence de M. McCulloch (*Pictou*).

Présents: MM. Chevrier, Gibson (*Comox-Alberni*), Harkness, Jackman, McCulloch (*Pictou*), Moore, Mutch, Nicholson, Picard, Pouliot—10.

Aussi présents: Les mêmes hauts fonctionnaires mentionnés plus haut.

M. Vaughan, Walton et Cooper sont interrogés sur le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada, les projets d'après-guerre et les plans d'amélioration du service fourni au public par la compagnie.

Le ministre des Transports fait savoir au Comité que durant l'intervalle il s'est renseigné auprès des conseillers juridiques du ministère. En 1937, le ministère a conclu que le gouvernement fédéral avait le pouvoir de légiférer en matière de circulation internationale et interprovinciale. Quelques provinces ayant mis en doute cette décision, le ministère a, en conséquence, enlevé de la loi projetée, l'article concernant le contrôle à l'égard de cette circulation.

Comme les membres n'étaient pas tous d'accord de siéger à huit heures, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau le mercredi 15 mai 1946, à 11 heures du matin.

Le secrétaire du comité,

T. L. McEVOY.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le 14 mai 1946.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à onze heures du matin. M. H. B. McCulloch, président suppléant, occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, le premier article à l'ordre du jour est le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada. Je vais demander à M. R. C. Vaughan, président de la compagnie, de nous faire son exposé.

M. VAUGHAN: Nos rapports pour l'année 1945 ont été distribués, et conformément à ce qui est maintenant devenu une pratique bien établie, nous sommes ici pour compléter les rapports dans la mesure que les membres du Comité le désirent. Cela ressemble en quelque sorte à l'assemblée annuelle des actionnaires, sauf que pour les entreprises privées, les actionnaires ou leurs délégués n'ont pas de renseignements aussi complets et qu'ils n'ont pas la même latitude que les membres du Comité, pour interroger les administrateurs. Nous sommes très heureux de pouvoir fournir tous les renseignements demandés. C'est la seule façon de procéder. Par l'entremise du Comité, le Parlement et la population tout entière sont en mesure d'obtenir tous les renseignements qu'ils désirent sur les affaires de ces entreprises de l'Etat, le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, la *Canadian National (West Indies) Steamships* et les Lignes aériennes Trans-Canada.

Il nous fait plaisir de pouvoir présenter un aussi excellent rapport pour les chemins de fer Nationaux du Canada. Pour l'année, nous avons un surplus net de \$24,756,130, soit une augmentation de \$1,729,206 sur l'exercice précédent. En général, pour les deux années, les résultats de l'exploitation sont semblables. Les recettes brutes ne sont que de 1.7 p. 100 inférieurs à celles de 1944, tandis que les frais d'exploitation sont de deux pour cent de moins. Les recettes nettes, c'est-à-dire la somme qui reste une fois tous les frais d'exploitation soldés, sont de \$78,479,000, en 1945, par comparaison avec \$78,600,000, en 1944. C'est une curieuse coïncidence qu'après avoir soldé la multitude des lettres de voiture, billets, feuilles de paie, pièces justificatives, etc., représentant le transport d'un volume de 80 millions de tonnes de marchandises et de trente millions de voyageurs avec tous les services auxiliaires—messageries, télégraphes, wagons-lits et wagons-restaurants, hôtels et exploitation de compagnies subsidiaires, il n'y ait, lorsqu'on en arrive au revenu net, qu'une différence, avant intérêt, de \$12,000 sur le chiffre de l'an dernier. Les recettes nettes, \$71,084,000, avant intérêt, indiquent que nous avons réalisé environ 3½ pour cent de notre capitalisation de \$2,024,708,137, résultat très satisfaisant et qui provient des recettes exceptionnellement élevées et des efforts inlassables des administrateurs et du personnel de la compagnie.

Nous nous enorgueillissons de l'exactitude avec laquelle nous avons prévu ces résultats l'an dernier. Le budget de 1945 soumis au comité faisait entrevoir que les recettes brutes d'exploitation seraient de \$433 millions. Les recettes réelles sont de \$433,773,000, soit un cinquième de un pour cent près de l'estimation. Les frais d'exploitation ont différé de l'estimation d'environ un septième de un pour cent et le surplus annuel a été à moins de un pour cent près. Nous aimerions que nos prévisions pour 1946 soient aussi exactes.

La guerre est terminée. Le transport des troupes et des munitions aux théâtres de la guerre a pris fin. Le rapatriement des militaires et de leurs familles procède rapidement, et les retards ne proviennent que du manque d'espace dans les paquebots. Le retour aux conditions normales est à l'ordre du jour. Il n'est pas néces-

saire de passer en revue ce que nous avons fait pendant la guerre; cela se passe de commentaires; qu'on me permette cependant d'ajouter que s'il existait des doutes sur la capacité des chemins de fer Nationaux, sur leur efficacité, sur leur nécessité nationale en tout temps, ces doutes doivent être maintenant entièrement dissipés par les résultats des six dernières années.

De nouveaux problèmes nous confrontent. La main-d'oeuvre fait encore défaut. Il nous est encore difficile de nous procurer les matériaux nécessaires aux réparations et, dans certains cas, la situation est critique. La question du combustible est une cause d'inquiétude. Les recettes du trafic diminuent, les frais d'exploitation augmentent et le grand problème est de savoir comment nous allons acquitter nos lourdes charges fixes. La transition de la guerre à la paix réduit la production dans toutes les sections du pays et nos recettes provenant du trafic s'en ressentent immédiatement. Il est difficile de prévoir où tomberont nos recettes, si cette réduction ne sera que temporaire et dans quelle proportion elles se relèveront. Pour notre budget de 1946, nous prévoyons une diminution de recettes de \$48,700,000 soit une diminution de 11 pour cent. Pour les quatre premiers mois de l'année, cette diminution a été de neuf pour cent. La difficulté qui se présente, c'est qu'il ne nous est pas possible de réduire nos dépenses aussi rapidement que nos recettes diminuent, pour plusieurs raisons. Certains frais varient selon le volume du trafic, mais ce n'est pas toujours le cas. Les frais généraux d'administration, la dépréciation, les pensions, l'enlèvement de la neige, etc., par exemple, dépendent de facteurs autres que le mouvement immédiat du trafic. Nous estimons qu'environ 33 p. 100 des frais d'entretien et des structures varient selon le trafic ainsi que 58 p. 100 des frais d'entretien du matériel et 85 p. 100 des frais de transport. Mais tout notre travail n'est pas payé au même prix. Le prix des denrées varie. Les produits manufacturés rapportent plus par tonne-mille que les produits agricoles, les produits miniers et forestiers. L'an dernier, nous avons transporté de grandes quantités de matériel concernant l'effort de guerre. Un trafic moins rémunérateur a fait place à ce transport. Au cours du premier trimestre de la présente année, il y a eu augmentation de chargements de wagons, un plus grand nombre de trains de marchandises ont circulé mais nos recettes par tonne-mille sont tombées de .947 cents à .902 cents et nos recettes pour le transport des marchandises ont diminué de \$6,474,000. Il en a été de même pour le service des voyageurs. Nous avons fait circuler un plus grand nombre de trains-milles de voyageurs, mais la diminution des recettes provenant de ce service a été de \$1,673,000. Il en résulte que nous travaillons davantage et que nous gagnons moins.

L'augmentation constante des frais d'exploitation nous inquiète. Il ne semble pas y avoir de fin à l'augmentation des salaires et du prix des matériaux. Le rapport de l'an dernier indique que pour 1945, les frais d'exploitation ont augmenté de \$69,391,000 par suite de l'augmentation des salaires et de la majoration des prix des matériaux par rapport au niveau d'avant-guerre. Depuis le début de la guerre, nos employés ont reçu une indemnité de vie chère de \$19.93 par mois et une augmentation générale de salaires de 6 cents par heure ou de \$12.48 par mois. Ces deux items représentent pour chaque employé une augmentation de \$389 pour l'année pour la journée ordinaire de travail (au Canada, l'an dernier, le nombre de nos employés a été de 95,393). De même, le taux de salaires pour le surtemps a dû être augmenté proportionnellement. Les vacances avec salaire, les changements apportés aux conditions de travail et autres rectifications de salaires ont aussi contribué à augmenter le coût de la feuille de paie. Le taux moyen de salaire par heure est passé de 66 cents, en 1939, à 84 cents en 1945, soit une augmentation de 26.6 pour 100, représentant une majoration des frais d'exploitation de \$43,041,036. Les augmentations autorisées par le Conseil national du travail en temps de guerre pour l'année 1945 font prévoir une dépense \$1,232,647 pour l'exercice. Les autres augmentations autorisées pour 1946 se chiffrent à \$430,000 et si on fait droit aux autres demandes qui nous ont été adressées, une somme de plus de \$30 millions viendra s'ajouter à la liste de paie.

Le prix des matériaux a augmenté considérablement durant la guerre et la hausse continue. Ainsi, les traverses créosotées qui en 1939 coûtaient \$1.33, se sont vendues \$1.79 en 1945; autrefois le prix des traverses non créosotées était de 60 cents, il est maintenant de \$1.15; le prix des rails a été porté de \$48.98 à \$57.70 la tonne; celui du charbon pour locomotive de \$4.11 à \$6.14 la tonne, soit une hausse de \$2.03 la tonne. Si vous songez que l'an dernier nous en avons brûlé 6,725,230 tonnes, vous comprendrez pourquoi l'augmentation de \$2.03 la tonne porte nos frais de combustible à \$13,645,000. Le prix de l'acier et des produits de l'acier, à l'exception des rails, a augmenté de 12 p. 100; celui du bois, à l'exception des traverses, de 47 p. 100 et celui du reste du matériel en général, de 20 p. 100. En somme, nous estimons que pour 1945, nos frais ont été majorés de \$26,352,000, par comparaison avec les prix de 1939 si le plafond des prix pour le matériel d'entretien et d'exploitation du chemin de fer avait été maintenu. Nous prévoyons que pour 1946, le prix du matériel sera de plusieurs millions plus élevé qu'en 1945, dont une somme de \$2,000,000 par suite de l'augmentation du prix du combustible.

Et ainsi de suite. Nos sommes pris de tous les côtés. Nos prix de vente sont immobilisés, mais par contre nos coûts de production montent de façon inquiétante. Même si le volume du trafic se maintenait au niveau du temps de guerre, il ne suffirait pas à permettre au chemin de fer de supporter les énormes fardeaux additionnels dont je viens de parler, sans avoir besoin d'aide. Le volume du trafic fléchit. Pour le seul mois d'avril, nos recettes ont baissé de \$4,341,000 soit de 12 p. 100. Notre budget du mois de mai laisse entrevoir une diminution de \$7,171,000 soit de 19 p. 100. Il semblerait que pour les cinq premiers mois de l'année, nos recettes du trafic seront de \$20 millions de moins que celles de l'exercice précédent.

Le fardeau des charges fixes nous cause aussi des inquiétudes. Il en a toujours été ainsi mais il semble que de plus en plus nous avons à faire face à des recettes moindres et à des frais plus élevés. Pour 1945, nos charges fixes ont été de \$49,009,000, dont une somme de \$26,021,000 pour l'intérêt sur la dette consolidée entre les mains du public et une somme de \$20,306,000 pour l'intérêt versé à l'État. Ces charges ont donc absorbé 11.3 de nos recettes brutes, soit le double du Pacifique Canadien ou de tout chemin de fer de première classe aux États-Unis. A mesure que nos recettes diminueront, la proportion du pourcentage augmentera naturellement. Aucun chemin de fer de notre classe n'est appelé à supporter un tel fardeau.

Je regrette que ces remarques s'éloignent dans une si grande mesure du rapport de 1945 que nous sommes sur le point d'examiner, mais je ne veux pas laisser de doute sur la situation fondamentale qui existe et qui se fait sentir davantage à mesure que diminue l'intensité des affaires du temps de guerre.

LE PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je vous remercie, monsieur Vaughan. En votre qualité de président des chemins de fer Nationaux, vous avez certainement droit ainsi que vos hauts fonctionnaires à des éloges bien mérités pour les succès indiqués par ce rapport.

M. VAUGHAN: Je vous en remercie. Vais-je entreprendre maintenant la lecture du rapport annuel?

LE PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui, s'il vous plaît.

M. VAUGHAN: Conformément aux dispositions de la *Loi Canadien-National-Pacifique Canadien, 1936*, le Conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice 1945.

L'écrasement de l'Allemagne et du Japon a mis fin, pour les nations, au terrible fléau d'une guerre mondiale, mais il n'a pas résolu tous leurs problèmes. La période dans laquelle nous entrons est pleine d'incertitudes et fait surgir des responsabilités nouvelles et complexes. Le Canada qui s'est conduit avec honneur dans la guerre est appelé à partager ces responsabilités.

Le Canadien National, comme il l'a fait durant la guerre, apportera une large quote-part à la contribution du Dominion au travail de reconstruction du monde nouveau qui doit s'élever sur les ruines de l'ancien. Son concours, direct et efficace,

est assuré à toute initiative tendant à faire un Canada meilleur et plus grand, que ce soit dans le domaine de l'industrie ou de l'agriculture, ou dans celui de l'exploitation de nos richesses minières ou autres ressources naturelles. Tous les services du chemin de fer étudient ces questions de près.

Au cours de l'année écoulée, des projets d'après-guerre ont été étudiés et des plans arrêtés pour l'amélioration des services que la Compagnie rend au public, particulièrement en ce qui concerne l'accélération des trains et l'aménagement du matériel roulant en vue d'une exploitation plus économique et d'un service plus commode et plus confortable pour les voyageurs.

La concurrence entre le rail et le pneu offre un problème d'importance grandissante. Il importe que cette concurrence soit établie sur des bases équitables en tenant compte des besoins et du bien-être du public. Il semble que pour atteindre ce but, des règlements de contrôle commun soient nécessaires. Les chiffres de la circulation pour 1945 démontrent encore une fois la capacité du Réseau, en tant que service public, à satisfaire les demandes, si fortes soient-elles, qui peuvent lui être faites. Ils indiquent aussi la nouvelle orientation d'un monde qui passe de l'état de guerre à celui de reconstruction. Le volume du trafic s'est maintenu à un haut niveau durant les premiers neuf mois de l'année puis a diminué graduellement. En 1945 il a été transporté 79,941,296 tonnes de marchandises payantes et 30,370,680 voyageurs.

Comme résultat de l'exploitation en 1945, un surplus de \$24,756,130 a été versé au trésor fédéral après paiement des intérêts dus au public et à l'État. Ce chiffre représente une augmentation de \$1,729,206 sur le surplus en 1944.

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

	1945	1944
Recettes d'exploitation.....	\$433,773,393.56	\$441,147,510.35
Frais d'exploitation.....	355,294,048.48	362,547,043.53
Revenu net d'exploitation.....	\$ 78,479,345.08	\$ 78,600,466.82
Impôts, matériel et propriétés exploités en commun.....	10,601,406.83	10,875,822.81
Revenu net d'exploitation du chemin de fer.....	\$ 67,877,938.25	\$ 67,724,644.01
Autres revenus, moins déductions— <i>Crédit</i>	3,206,334.49	3,371,920.27
Intérêt sur la dette consolidée entre les mains du public.....	\$ 26,021,784.56	\$ 28,135,938.36
Intérêt sur les prêts de l'Etat.....	20,306,358.18	19,933,701.57
Surplus.....	\$ 24,756,130.00	\$ 23,026,924.35

Bien que la rareté de la main-d'œuvre et du matériel ait continué de restreindre certains genres de travaux, la propriété a été maintenue en état de rencontrer les lourdes exigences du trafic. Tous les efforts ont été faits pour maintenir le meilleur rendement d'exploitation, tant dans les chargements de trains de marchandises et la vitesse que dans l'utilisation du matériel.

Le rapatriement des forces armées du Canada est venu augmenter la tâche de la Compagnie. Un grand nombre de trains spéciaux ont été dirigés vers Halifax, New York, Québec et Vancouver pour transporter nos soldats de retour dans tous les coins du Dominion. Les préparatifs faits en vue de ce transport important ont permis au chemin de fer de faire circuler les trains avec célérité. Pour assurer le transport de ces rapatriés, il a été nécessaire de retirer des services réguliers plusieurs wagons-lits et wagons-restaurants, mais le public a accepté avec bienveillance les inconvénients qui en ont résulté pour lui et le Conseil d'administration tient à lui en exprimer sa reconnaissance.

A la fin de l'année, 7,015 employés du Canadien National, hommes et femmes, avaient reçu leur congé des forces armées et avaient été accueillis avec plaisir par la Direction et leurs collègues. Le programme de réadaptation se déroule harmonieusement sous la surveillance du comité dont il a été question dans le rapport de

l'an dernier. Les sous-comités régionaux de réadaptation, organisés il y a quinze ans pour les employés blessés au service de la Compagnie, ont repris leur activité sur tout le Réseau afin d'accélérer le réembauchage des employés blessés à la guerre. Dans l'embauchage du nouveau personnel, la Compagnie accorde la préférence à ceux qui ont fait du service militaire.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

RECETTES D'EXPLOITATION. Le trafic s'est maintenu à un très haut niveau. Sa nature et les routes qu'il a suivies ont changé, mais son volume a peu varié. Les recettes brutes se sont élevées à \$433,773,000, soit \$7,374,000 ou 1.7% de moins que celles de 1944. Jusqu'à la fin de septembre, la recette quotidienne moyenne a été légèrement supérieure à celle de la période correspondante en 1944, mais dans les trois derniers mois de l'année elle a diminué de 5.8%. Les revenus du service des marchandises, répartis sur l'année entière, ont diminué de 1.6% et ceux du service des voyageurs de 6.6%. Les revenus du service des messageries ont augmenté de 6.7% et les autres revenus de 3.3%. Le tonnage productif par denrée apparaît aux pages 32 et 33 de ce rapport. A cause de la guerre, ces statistiques n'avaient pas été publiées depuis 1941. Les chiffres pour les derniers quatre ans ont été inclus pour mémoire.

FRAIS D'EXPLOITATION. Ils se sont élevés à \$355,294,000, soit \$7,253,000 ou 2% de moins qu'en 1944. Les chiffres pour cette dernière année comprenaient \$5,428,000 d'arriérés de salaires pour 1943, frais qui n'ont pas été répétés en 1945. La provision faite pour entretien ultérieur a été de \$5,000,000 en 1945 contre \$10,000,000 en 1944. La dépréciation sur le matériel s'est élevée à \$16,974,000 contre \$19,853,000 en 1944, réduction due à l'adoption, en 1945, d'un taux de dépréciation de 3 $\frac{1}{3}$ %, soit le taux moyen pour les chemins de fer de première classe aux États-Unis. Les réductions mentionnées ci-dessus ont été en partie annulées par une augmentation du coût d'entretien et du coût du mouvement du trafic. Le coût des pensions a aussi augmenté.

L'augmentation dans le coût du mouvement du trafic, non compensée par des revenus additionnels, découle du nombre considérable de voitures à voyageurs qui ont circulé à vide jusqu'aux ports de débarquement des troupes canadiennes ainsi qu'au transport du combustible de la Compagnie qui a dû être amené des États-Unis à Sarnia et à Niagara pour distribution à travers l'Est du pays.

Le Conseil d'administration désire attirer l'attention sur le coût supérieur d'exploitation résultant de plus hauts salaires et du prix majoré des matériaux employés pour l'exploitation et l'entretien du chemin de fer. Par comparaison avec 1939, les taux supérieurs de salaires ont ajouté \$43,041,000 au poste rémunération en 1945 et la majoration des prix, environ \$26,350,000 au coût des matériaux. Dans le cas d'une diminution substantielle du volume du trafic, diminution qui ne serait pas compensée, ces coûts supérieurs d'exploitation mettraient un terme aux résultats financiers favorables que le Réseau a pu rapporter au cours des cinq dernières années.

Le graphique ci-dessus (voir Appendice "A") montre ce qu'il est advenu des coûts d'exploitation. Du côté revenu, les tarifs de marchandises et de voyageurs sont demeurés, de façon générale, au niveau d'avant-guerre, ceci conformément aux règlements de la Commission des prix et du commerce en temps de guerre. Cependant, à cause de changements dans le caractère du trafic lui-même, le revenu par tonne-mille a diminué de 0.938 cents en 1939 à 0.915 cents en 1945 et le revenu par passager-mille a diminué de 2.035 cents à 1.953 cents. Ces réductions dans les taux moyens du revenu équivalent à une réduction de \$10,742,000 dans les recettes d'exploitation.

REVENU NET D'EXPLOITATION. Après avoir déduit \$355,294,000 de frais d'exploitation des \$433,773,000 de recettes d'exploitation, le revenu net d'exploitation s'est élevé, en 1945, à \$78,479,000. Le chiffre correspondant en 1944 était de \$78,600,000.

SURPLUS POUR L'ANNÉE. Après prélèvement pour diverses dépenses, y compris les impôts, les loyers de lignes et de matériel exploités en commun, le change et l'escompte, ainsi que pour diverses sommes créditées au revenu, telles que dividendes et intérêts, le résultat de l'exploitation des hôtels et des compagnies filiales, etc., le revenu net applicable au paiement des intérêts s'est élevé à \$71,084,272. Le paiement d'intérêt sur la dette consolidée entre les mains du public et sur les prêts de l'État s'est élevé à \$46,328,142. Après paiement de cet intérêt, il est demeuré un surplus pour l'année de \$24,756,130, une augmentation de \$1,729,206 sur le surplus de l'année précédente.

COMPTE D'IMMOBILISATIONS

Les immobilisations au cours de l'année se sont élevées à \$12,709,204 (voir le détail page 20). La dépense principale a été pour du nouveau matériel acquis en vertu des accords de location-achat conclus avec le gouvernement et s'appliquait à 1,980 wagons à marchandises et 146 wagons-frigorifiques d'un coût total de \$10,078,911. Nombre d'améliorations nécessaires ont dû être retardées à cause de la rareté de la main-d'œuvre et des matériaux.

FINANCES

La dette consolidée a été réduite au cours de l'année de \$56,273,908 et les prêts de l'État ont augmenté de \$29,097,741, une réduction nette de \$27,176,167. Voici le détail:

Remboursements de la dette consolidée:

Obligations garanties Canadian National Railway Company, 3% à 16 ans, échéance le 15 décembre 1945, au pair.....	\$ 20,500,000.00
Obligations garanties, Canadian National Railway Company, 3% à 13 ans, échéance le 15 décembre 1945, au pair.....	30,000,000.00
Obligations 4% de la Stanstead, Shefford & Chambly Railroad Company...	155,865.25
Dette à 5% de la province du Nouveau Brunswick.....	818,000.00
Paiements annuels du principal au trust du matériel.....	4,200,000.00
Rapatriement de divers titres en vertu des accords mentionnés dans le rapport de 1942—valeur au pair.....	600,043.14
Réduction de la dette consolidée.....	<u>\$ 56,273,908.39</u>

Nouveaux prêts de l'Etat:

Prêt pour le remboursement au pair des deux émissions du Canadien National mentionnées plus haut, des actions de l'A. & St. L. et de divers titres rapatriés au prix du marché.....	\$ 51,102,570.77
Prêts en vertu d'accords de location-achat de matériel.....	10,078,911.33
Total des nouveaux prêts.....	<u>\$ 61,181,482.10</u>

Remboursements de prêts de l'Etat:

Prêts remboursés à même le surplus de 1944.....	\$ 3,026,924.35
Prêts remboursés à même le surplus de 1945.....	20,000,000.00
Paiements annuels de principal d'après l'accord location-achat de matériel.....	\$ 5,322,170.70
Paiement en vertu de la Loi de finance et de garantie, 1944. Le montant disponible pour la réserve de dépréciation et l'amortissement de la dette, en 1944, excédait le montant des capitaux requis pour l'année...	2,776,532.03
Paiement en vertu de la Loi de remboursement, 1938, en décharge du fonds en fiducie relatif à Canadian Northern Ontario Railway, 3½% Debenture Stock.....	958,113.83
Total des remboursements.....	<u>\$ 32,083,740.91</u>
Augmentation des prêts de l'Etat.....	\$ 29,097,741.19
Réduction nette de la dette au cours de l'année.....	<u>\$ 27,176,167.20</u>

Les postes: Dette consolidée et Prêts du Dominion du Canada figurent aux pages 21 et 22.

SALAIRES

Au cours de l'année, le Conseil national du travail en temps de guerre a accordé un congé payé de six jours à d'autres groupes d'employés ce qui, ajouté aux changements dans les heures de travail et les taux pour temps supplémentaire ordonnés également par le Conseil, représente une autre augmentation substantielle au poste rémunération. Du commencement de la guerre à la fin de 1945, les augmentations de salaires (y compris le bonus de vie chère et les changements dans les conditions de travail) ont coûté au réseau National \$146,261,000.

De nouvelles demandes pour des augmentations de salaires et de changements dans les conditions de travail ont été reçues. Si elles étaient accordées, elles représenteraient une dépense additionnelle d'environ \$32,000,000 par année. Ces demandes n'ont pas été accordées par la Direction, mais dans la plupart des cas, des tribunaux, au Canada et aux États-Unis, en ont été saisis.

MESSAGERIES DU CANADIEN NATIONAL

Le trafic a été le plus lourd jamais connu par ce service. Le nombre des expéditions s'est élevé à 17,063,716, une augmentation de 8.13% sur 1944. L'augmentation s'explique par le mouvement du matériel de guerre au début de l'année et le volume des marchandises transportées. Il a été transporté plus de poisson et un peu moins de fruits.

TÉLÉGRAPHES DU CANADIEN NATIONAL

Ce service a fonctionné à plein rendement en 1945 et le nombre des télégrammes, soit presque 10,000,000, y compris 500,000 cablogrammes, constitue un record. Le rapatriement de nos troupes et le retour de l'industrie à des conditions de temps de paix ont surtout contribué à ce chiffre d'affaires. Au cours de l'année ont été poursuivies activement, de concert avec le service de communications du Pacifique Canadien et le Conseil national des recherches, des expériences visant à l'établissement d'un système de relais radiophoniques Montréal-Ottawa-Toronto.

EXPLOITATION DES HOTELS

Ce service a dû recevoir et nourrir au cours de l'année plus de clients qu'à aucune autre époque de son histoire. En 1945, il a servi 2,534,575 repas. Malgré les contrôles de guerre, la difficulté de se procurer denrées et articles, et l'extrême rareté de la main-d'œuvre, le standard de service a été maintenu à son haut niveau. Jasper Park Lodge, Minaki Lodge, Pietou Lodge, trois hôtels d'été fermés durant la guerre, seront réouverts pour la saison de 1946.

L'hôtel Vancouver, propriété de la Canadian National Railway Company et exploité par une Compagnie distincte pour le compte du Canadien National et du Pacifique Canadien, a été très fréquenté au cours de l'année.

WAGONS-LITS ET WAGONS-RESTAURANTS

Ce service de la Compagnie a connu une activité exceptionnelle. Quelque 5,000,000 de repas ont été servis au cours de l'année dans les wagons-restaurants, wagons-cafés, wagons-buffets, wagons-commissariats et wagons-cuisines. Sur ce nombre, environ 50% ont été servis aux soldats de nos armées.

La Compagnie n'a pu encore augmenter le nombre de ses wagons-restaurants et de ses wagons-lits et au cours de l'année la crise de matériel s'est fait sentir de façon encore plus aiguë.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

En 1945, le nombre de passagers transportés par les Lignes aériennes Trans-Canada a augmenté de 17% et le volume des messageries aériennes de 11%. Le volume du courrier aérien a diminué de 8%. Une troisième envolée transcontinentale a été inaugurée au cours de l'année. L'exploitation commerciale par Air-Canada du service transatlantique de l'État canadien a progressé. Des billets de

passagers pour ce service sont maintenant vendus et des colis-express sont acceptés. Il y a trois envolées régulières chaque semaine dans les deux sens au-dessus de l'Atlantique et ce nombre sera augmenté dès que de nouveaux avions seront disponibles.

EMPRUNTS DE LA VICTOIRE

Au cours des deux campagnes d'emprunt de la victoire, en 1945, les employés du Canadien National ont souscrit \$34,010,650, une augmentation de \$11,150,100 sur 1944. La part du personnel d'Air-Canada comprise dans ce total s'est élevée à \$1,024,450.

Par retenues de salaires, les employés ont acheté de plus \$1,136,248 de certificats d'épargne de guerre.

Outre les souscriptions personnelles des employés, la Compagnie a souscrit, en 1945, \$11,487,500 aux emprunts de la victoire pour fins de réserve et autres fonds.

Le total des souscriptions des employés à tous les emprunts de guerre a été de \$83,795,900. Le chemin de fer lui-même a souscrit \$83,787,850 et les Lignes aériennes Trans-Canada \$1,899,500, formant un total de \$85,687,350. Le grand total pour les employés et les Compagnies est donc de \$169,483,250. Le total des achats de certificats d'épargne de guerre à la fin de 1945 était de \$9,205,320.

Les campagnes d'emprunt de guerre aux États-Unis ont été bien encouragées par les employés du Réseau dans ce pays.

GÉNÉRALITÉS

De Halifax et autres ports, la Compagnie a fait circuler 576 trains spéciaux pour le transport de quelque 208,000 militaires rapatriés d'outre-mer. Au cours d'environ 25 traversées de l'Atlantique, le navire hôpital "Lady Nelson", ancien navire commandant de la flotte des Antilles de la Canadian National Steamships, a ramené au pays plus de 13,000 blessés et malades. Des wagons-hôpitaux, construits dans les ateliers de la Compagnie, sont entrés dans la composition des trains-hôpitaux. Les services armés ont bien voulu exprimer leur gratitude pour les attentions que tous les services du chemin de fer ont eues pour eux. Exception faite pour les épouses et enfants de soldats outre-mer, le rapatriement est pratiquement achevé.

Après avoir contribué de façon importante à l'effort de guerre du Dominion, l'usine de National Railways Munitions Limited, à la Pointe St-Charles, a cessé de fonctionner au cours de l'année. L'édifice sera acheté par le chemin de fer qui le convertira en atelier de réparation de wagons.

En 1946 sera livré le matériel suivant: 650 wagons à marchandises, 30 voitures de voyageurs, 10 fourgons-postes-messageries, 10 fourgons à bagages, 200 wagons-refrigerifiques, 400 wagons à marchandises pour le Grand Trunk Western Railroad et 16 locomotives de manœuvre à moteur Diesel. Le nouveau matériel sera très moderne et les voitures de voyageurs offriront le maximum de commodités et de confort au public.

Le matériel actuel est rénové dans les ateliers de la Compagnie.

La construction de la nouvelle ligne de Eastern Junction au Bout-de-l'Île, sur l'île de Montréal, a été parachevée et la ligne mise en exploitation en 1945. Cette ligne permet aux trains de voyageurs du Lac St-Jean et de l'Abitibi d'entrer à la Gare Centrale. Elle améliore aussi le service suburbain et aide au développement de la banlieue de Montréal. Elle améliore considérablement le service des marchandises. Grâce à cette ligne, 27.62 milles de voies sur la subdivision de St-Lin ont pu être abandonnés entre Joliette et la Jonction de Montfort.

Le S.S. "Prince George", affecté au service sur la côte du Pacifique depuis 1910, a été détruit par le feu le 22 septembre.

LE PERSONNEL

La Compagnie désire exprimer publiquement sa gratitude—partagée par toute la nation—à l'endroit de ceux qui ont sacrifié leur vie à la cause de l'humanité durant la guerre. La perte pour le Canada est incalculable. Au nombre des braves qui ont donné leur vie on compte 842 employés du Canadien National. La Compagnie offre ses plus sincères condoléances aux familles éprouvées.

La Compagnie se souvient avec orgueil des 20,000 membres de son personnel qui se sont battus bravement durant la guerre ainsi que de ceux qui ont couru de graves dangers en servant sur ses bateaux.

La Direction souhaite la plus cordiale bienvenue à ses employés revenus des divers fronts. Durant leur absence un grand nombre de leurs collègues ont accepté de demeurer au travail bien qu'ils aient atteint l'âge de la retraite, ceci afin d'aider le chemin de fer et la Direction dans un temps de crise. En se retirant maintenant pour faire place aux employés de retour de la guerre, ils apportent avec eux les bons vœux de la Compagnie et ses vifs remerciements pour leur précieuse coopération.

La Direction remercie les employés du Réseau des deux sexes qui, par leur dévouement, ont permis au réseau National d'accomplir sa lourde tâche de guerre et de donner, au public voyageur et expéditeur, le service efficace et courtois qu'il était en droit d'attendre.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Maintenant, messieurs, si vous désirez interroger le président Vaughan, vous pouvez le faire.

M. REID: Monsieur le président, j'aurais une ou deux questions d'ordre général à poser au président. On me permettra peut-être d'ouvrir l'interrogatoire car je dois assister à la séance d'un autre comité; si le président Vaughan n'a pas d'objection. Une de mes questions porte sur ce qu'il a dit au sujet du combustible. Ce qui m'a surtout causé de l'inquiétude, c'est l'importation du charbon des Etats-Unis. Je me demandais, monsieur Vaughan, si vous aviez songé à faire usage d'huile dans certaines provinces, car il vous faut effectuer le transport du charbon et de l'huile également. Je me demandais si vous y aviez songé pour surmonter la difficulté qui se présente très souvent, par suite des grèves et de leurs conséquences sur l'importation du charbon des Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Nous y avons songé, monsieur Reid. Nous avons fait usage d'huile là où nous avons pu nous en procurer. Durant la guerre, toutefois, il a été tout aussi difficile de se procurer l'huile que le charbon. Comme vous le savez, la production de l'huile au Canada est insuffisante pour les besoins du pays; cependant nous avons utilisé autant d'huile que possible de fabrication canadienne, et autant de charbon que nous avons pu nous procurer. Je crois qu'à l'avenir nous utiliserons toute l'huile disponible produite au Canada. Nous exploitons des puits d'huile dans le nord de l'Alberta, près de Vermillion nous avons entrepris cette exploitation en vue de compenser la pénurie résultant de la guerre. Nous avons pu en produire quelque peu, mais le rendement est restreint.

M. REID: Monsieur Vaughan, je vous demande de m'excuser. J'aurais dû vous féliciter au début, non seulement pour votre excellent rapport, mais aussi pour le fait que New Westminster figure maintenant sur la carte géographique de votre réseau. Je vous en suis personnellement reconnaissant, cela me fait apprécier davantage ma nomination comme membre du Comité. Quoiqu'il en soit, ce n'est qu'une remarque en passant. J'ai quelques questions à vous poser avant de me rendre à l'autre comité. Il y en a quatre ou cinq environ. Ma première question a trait aux hôtels d'été; Jasper Lodge et les autres. Au cours des ans, font-ils leurs frais ou sont-ils exploités à perte?

M. VAUGHAN: Je pourrais dire, en général, que les hôtels d'été ne sont pas en soi des entreprises payantes. En ce qui concerne Jasper, on réussit d'ordinaire à faire un bénéfice d'exploitation. Il ne faut pas oublier cependant que le chemin de fer bénéficie indirectement par suite de l'exploitation de Jasper Lodge, car chaque

année nous effectuons le transport d'un grand nombre de personnes qui parcourent de grandes distances pour s'y rendre; nous estimons qu'en fin de compte nous réalisons un bénéfice en exploitant les hôtels d'été tant à Jasper qu'ailleurs.

M. REID: La deuxième question résulte de votre rapport. Admettons que l'avenir n'est pas brillant et que la situation du chemin de fer n'est pas aussi bonne par comparaison avec les années de guerre. Je me demandais, monsieur le président, si vous n'auriez pas de suggestions à faire pour que le déficit du chemin de fer ne soit pas aussi considérable que vous vous l'imaginez.

M. VAUGHAN: Nous avons étudié chaque poste des frais d'exploitation pour voir s'il serait possible de réduire les dépenses sans que le service en souffre. En ce qui concerne Jasper Lodge, nous avons reçu tellement de demandes de villégiature que nous ne savons que faire. Depuis environ deux ou trois mois, tout est réservé; cela signifie que le chemin de fer aura à transporter un très grand nombre de voyageurs sur de longs trajets.

M. REID: En ce qui concerne les heures supplémentaires, je constate que votre rapport en fait mention. Avant de venir au Comité, ce matin, j'ai reçu une délégation à ce sujet. Les délégués se sont plaints que dans certaines sections on faisait beaucoup trop d'heures supplémentaires. Ils ont prétendu que si on les réduisait, il serait possible d'employer un plus grand nombre d'anciens combattants. Comme je suis personnellement opposé au travail supplémentaire, s'il est possible de s'en dispenser, je me demandais si on s'est occupé de le réduire. On m'a fait remarquer, par exemple, qu'un voyage de cent milles représentait une journée. Les délégués se sont plaints, et je les ai trouvés très généreux, parce qu'on s'écarte de cette règle et qu'ils font beaucoup plus de surtemps que cela ne semble raisonnable. Un des délégués a déclaré qu'il ne tenait pas à faire trop de travail, deux mois dans un par exemple; toutefois, selon les arrangements actuels, il n'y avait rien pour l'en empêcher et il se demandait pourquoi il ne serait pas possible de revenir au système d'avant la guerre. Il parlait des serre-freins en particulier.

M. VAUGHAN: Ils sont gouvernés par les horaires des trains et ont souscrit à cet arrangement. Pour ce qui a trait au surtemps, durant la guerre, à cause de la pénurie de main-d'œuvre, il a fallu en faire beaucoup. Sous ce rapport, nous avons payé des sommes considérables dans tous les services. Chaque mois nous réduisons le surtemps, et la situation n'est pas du tout comparable à ce qu'elle était antérieurement. Nous y prêtons une grande attention. Les voyages des employés sont agencés avec soin et bien que nous recevions quelques plaintes, je crois qu'en général, les divers organismes sont satisfaits.

M. WALTON: Me serait-il permis d'ajouter que depuis le commencement de l'année, nous étudions chaque mois les feuilles de paie dans le but de réduire le surtemps. Les recherches se poursuivent continuellement et grâce aux efforts qui ont été faits, le surtemps a été réduit considérablement et nous avons pris des employés additionnels à notre service. C'est une des questions pour lesquelles nous recevons un rapport mensuel spécial, et il en ressort que depuis le mois de novembre dernier, la proportion du surtemps par rapport à la feuille de paie entière diminue chaque mois.

M. JACKMAN: M. Reid pourrait-il expliquer ce que lui a dit l'employé de chemin de fer qui ne désirait pas faire plus de cent milles par jour, et qui ajouta qu'ils en faisaient beaucoup plus et que de fait les employés pouvaient faire tout le surtemps qu'ils désiraient. D'après ce que j'ai compris, ils se plaignent de faire trop d'heures supplémentaires et demandent la remise en vigueur des règlements d'avant guerre, ce qui réduirait le nombre d'heures supplémentaires et permettrait d'engager un plus grand nombre d'employés. Je crois que M. Reid a ajouté qu'à son avis, la plainte était raisonnable, que les employés ne demandaient pas plus d'argent et qu'ils ne désiraient pas travailler seize ou dix-sept heures par jour—je crois même que l'un des membres de la délégation lui a dit qu'en certains cas cela ne pouvait pas se faire. J'ai conclu des paroles de M. Reid que les employés eux-mêmes voulaient qu'on leur permette de revenir aux règlements d'exploitation qui s'appliquaient avant la guerre.

M. WALTON: Je tiens à signaler à M. Reid et aux autres membres du Comité que la chose intéresse, qu'il n'existe pas d'arrangements permettant à un employé de travailler dix-sept ou dix-huit heures. Il se peut que par suite de retards imprévus, un seul voyage puisse comporter des heures excessives; les voyages ne sont pas établis sur cette base.

M. REID: Cet homme employé sur un train de marchandises, m'a dit: "Je peux travailler toutes les heures que je désire; il n'y a rien pour m'en empêcher si je peux me passer de sommeil. Je peux travailler aussi longtemps que je le désire". Ce que cet homme désire c'est que les voyages soient réduits au niveau d'avant guerre, de la sorte ils travailleraient un nombre d'heures juste et raisonnable et ainsi, il serait possible d'employer un plus grand nombre d'anciens combattants. Je m'empresse d'ajouter que mon interlocuteur est un ancien combattant de la dernière guerre.

M. WALTON: A mon sens, cela devrait être accepté avec des réserves, étant donné que nous avons des ententes différentes avec les divers groupes d'employés établissant le maximum des voyages. Le salaire n'est pas sur une base mensuelle; les employés sont rémunérés à raison de tant du mille.

M. REID: Je vous promets d'obtenir une déclaration écrite de cet employé et je la déposerai au Comité à la prochaine séance.

M. WALTON: Je vous en serai obligé, monsieur Reid. Je peux dire que ce n'est que par suite de l'urgence des années de guerre que les voyages ont été augmentés, mais que cet état de choses n'existe plus aujourd'hui.

M. JACKMAN: Il y a quelque temps nous discutons l'article du règlement concernant la limite de cent milles par jour. M. Vaughan a alors déclaré, je crois, que ce règlement a été adopté alors qu'il faisait ses débuts comme employé de chemin de fer, ce qui représente un certain nombre d'années, n'est-ce pas, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: Oui, en effet.

M. JACKMAN: Comment un employé peut-il s'empêcher de faire plus d'une journée de travail, si le parcours moyen quotidien n'est que de cent milles?

M. WALTON: Je voulais parler du maximum mensuel, et non du parcours de chaque voyage. Une certaine journée, il peut faire cent quarante ou cent cinquante milles, mais suivant l'entente, le salaire repose sur une base mensuelle; ainsi en ce qui concerne la longueur des voyages, toute la question dépend du règlement mensuel.

M. JACKMAN: Quel est le règlement concernant les trains rapides allant disons, aux provinces Maritimes ou entre Montréal et Toronto. Les ingénieurs et les équipes des trains accumuleraient rapidement des milles sur ces parcours si le règlement de cent milles s'appliquait. Il leur faudrait peu de temps pour atteindre ce maximum. Pourriez-vous nous donner une idée approximative, pour tout le réseau, du temps qu'il faut à un employé pour faire cent milles?

M. WALTON: Naturellement, cela varie. En ce qui concerne les trains rapides que vous avez mentionnés, je pourrais dire deux ou trois heures; mais d'autre part, pour ce qui a trait aux trains à petite vitesse qui font le transport des marchandises d'une gare à l'autre, c'est un facteur variable; cela dépend du genre de travail de l'employé.

M. JACKMAN: Cependant vous devez avoir des statistiques sur le temps moyen qu'il faut pour parcourir les cent milles.

M. WALTON: Il y a tellement de facteurs variables qui entrent en ligne de compte que je crains fort qu'il me soit impossible de vous fournir le chiffre que vous demandez. Cependant, en ce qui concerne les trains de voyageurs, je dirais que la moyenne est d'environ trois heures. Pour les trains de marchandises rapides, sur les parcours où il y a des voies doubles et où on ne fait pas de rencontres, cette distance est parcourue très vite. Sur les parcours où il n'y a qu'une voie simple, il faut entre quatre heures et demie et sept heures et demie. En ce qui con-

cerne les trains de marchandises omnibus, alors qu'à chaque arrêt les employés font beaucoup de travail, il faut entre huit et neuf ou dix heures. Il peut se présenter des cas où il faille davantage.

M. JACKMAN: S'il s'agit d'un train de marchandises omnibus qui fait le chargement des marchandises, le salaire de l'employé est-il calculé sur une autre base ou simplement sur la distance en milles?

M. WALTON: Oui, le règlement prévoit le paiement du salaire sur la base-heure ou sur la base-mille, suivant celle des deux qui est la plus forte.

M. NICHOLSON: En supposant qu'un employé travaille sur un train mixte qui prend douze heures ou plus pour parcourir la distance, que faites-vous? Est-ce que le taux pour la distance en milles s'applique?

M. WALTON: Il y a un règlement pour distance en milles qui s'est appliqué sauf lorsqu'on a fait des arrangements spéciaux pendant la guerre. Ce règlement fixe un maximum de milles pour le mois.

M. NICHOLSON: Est-il en vigueur actuellement?

M. WALTON: Oui. On se base sur tant de milles ou tant d'heures, et pour les longs trajets, l'employé a un congé d'un certain nombre de jours avant de reprendre le travail.

M. NICHOLSON: Quel salaire touche-t-il pour le surtemps? Le taux régulier ou temps et demi?

M. WALTON: Pour certaines parties du réseau, le surtemps est payé au prorata, tandis que pour d'autres, il est payé sur la base de temps et demi. Qu'il s'agisse du prorata ou de la base de temps et demi, il faut tenir compte de plusieurs autres facteurs. Ainsi pour un train de marchandises faisant des arrêts à toutes les gares, pour lequel il faudrait environ de huit à dix heures pour parcourir la distance, aucun surtemps n'est accordé avant d'atteindre la vitesse moyenne pour accomplir le travail.

M. NICHOLSON: En d'autres termes, l'employé devrait travailler pendant huit heures pour une journée ordinaire, et il recevrait temps et demi pour son travail après ce nombre d'heures?

M. WALTON: Oui, s'il s'agit d'un trajet de cent milles; de même, s'il s'agissait d'un train de marchandises, il faudrait un certain taux et cela serait différent aussi pour un train de voyageurs.

M. JACKMAN: A mon sens, il faut peu de temps à un employé sur un rapide, pour parcourir la distance de cent milles, environ deux heures et demie peut-être. Comment pouvez-vous vous empêcher de payer à cet homme une somme considérable de surtemps?

M. WALTON: Pour les longs trajets, trajets de plus de cent milles, les employés sont en congé durant un certain nombre de jours au cours du mois. Par exemple, l'un des cas que vous avez mentionnés, les trains qui font le voyage entre Montréal et Toronto, ces trains rapides; supposons qu'un employé fasse le trajet entre Montréal et Toronto, 334 milles.

M. JACKMAN: Est-ce qu'un seul personnel fait toute la distance?

M. WALTON: Oui, sauf celui de la locomotive, le conducteur et l'équipe du train. On a établi un certain tableau pour les équipes des trains de façon à ce que chaque équipe puisse se reposer suffisamment à Toronto une fois le trajet de 334 milles parcouru. De même, après le voyage de retour à Montréal, l'équipe se repose longuement. Le nombre des équipes est suffisant pour les trajets en commun et de la sorte, au cours d'un mois, les employés parcourent les distances en milles mensuelles établies par les règlements dont j'ai parlé.

M. JACKMAN: Ainsi, en supposant qu'un employé fasse le trajet de Montréal à Toronto dans une journée et qu'il effectue le voyage de retour au cours de la semaine, il a couvert une distance de 668 milles, ce qui représente six jours de travail suivant le règlement de 100 milles?

M. WALTON: Le parcours pour les trains de voyageurs est de cent cinquante milles; les cent milles dont il a été question s'appliquent aux trains de marchandises. Le trajet Montréal-Toronto et retour, dont vous avez parlé, s'effectue dans deux jours environ.

M. JACKMAN: Quelle est la distance de Montréal à Toronto, 330 milles, avez-vous dit?

M. WALTON: Oui, 334 milles.

M. JACKMAN: Alors comme je l'ai mentionné le voyage aller et retour représente un trajet de 660 milles. Ce voyage constitue le maximum de parcours pour la semaine. De la sorte, pour de tels trajets, cet employé ne peut pas travailler plus de la moitié de la semaine.

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. JACKMAN: Et sa moyenne monte rapidement.

M. WALTON: Assurément.

M. JACKMAN: Et que fait-il alors, rien?

M. VAUGHAN: Il ne fait rien.

M. WALTON: En ce qui le concerne, il ne fait rien.

M. JACKMAN: Est-ce que cela le satisfait?

M. WALTON: Apparemment.

M. GIBSON: Il touche néanmoins sa moyenne.

M. JACKMAN: Et il ne travaille pas la moitié de son temps.

M. WALTON: Examinons, si vous le voulez bien, l'arrangement du parcours pour un tel voyage sur cette partie du réseau. Supposons que pour un tel trajet, il ait droit à 6,000 milles par mois. Une équipe suffisante est affectée au service commun pour certains trains; nous organisons l'exploitation pour que chaque membre de l'équipe fasse chaque mois son parcours de 6,000 milles; qu'il puisse se reposer entre chaque voyage en prenant un certain nombre de jours de congé tous les mois; de courtes périodes de repos quand il est loin de sa tête de ligne, et de plus longues périodes une fois de retour à sa tête de ligne, C'est la façon dont nous procédons.

M. JACKMAN: Alors son travail représente une distance de 6,000 milles; ce peut être un trajet exceptionnel, mais réellement il ne travaille que dix jours par mois, il fait dix voyages aller et retour pour accumuler cette distance en milles.

M. WALTON: A peu près.

M. JACKMAN: Et si je comprends bien, toute distance qu'il parcourt une fois son maximum atteint est censée être du surtemps, et il est rémunéré au taux du surtemps. Quel en est le taux, le prorata ou temps et demi?

M. WALTON: Des dispositions sont prises pour qu'il ne dépasse pas son maximum. Nous gardons dans le service en commun suffisamment de personnel, ou d'hommes, pour y pourvoir.

M. JACKMAN: Je comprends que cette question n'est pas entièrement du ressort de la direction du chemin de fer, mais que les unions ainsi que la direction collaborent à l'établissement de règlements comme celui que nous venons de discuter.

M. WALTON: Parfaitement, il s'agit d'une entente avec les unions de chemins de fer, mais ce n'est pas une mesure restrictive en ce qui concerne nos dépenses, si je m'explique assez clairement.

M. JACKMAN: Alors en acceptant la norme de cent cinquante milles en général, puis-je faire remarquer que dix voyages aller et retour entre Montréal et Toronto, représentant un mois de travail, ne me paraît pas juste.

M. WALTON: Ce que je tiens à bien faire comprendre c'est que la compagnie n'en souffre pas, du point de vue de l'exploitation, et que cela permet de donner du travail à plus d'employés. S'il existe une objection, je ne saurais la voir pour le moment.

M. JACKMAN: Cela convient à l'Etat, si les employés consentent à accepter le règlement de cent cinquante milles comme jour raisonnable de travail pour un tel trajet. Le tout se résume à ceci: vous avez un nombre assez considérable d'équipes pour que chacune remplisse son contingentement mensuel en dix voyages aller et retour entre Montréal et Toronto.

"M. WALTON: C'est exact."

M. JACKMAN: Me serait-il permis de dire que le travail me paraît plutôt facile.

M. VAUGHAN: Mais vous n'êtes pas appelé à faire la perception des billets.

M. LA CROIX: Monsieur le président, me serait-il permis d'attirer l'attention sur l'article concernant les charges fixes payées par la compagnie. Je constate qu'elles se chiffrent à \$49 millions dont \$26 millions environ pour les intérêts de la dette entre les mains du public et \$20,306,000 pour l'intérêt des prêts consentis par l'Etat. Je note que ces paiements atteignent environ 20 p. 100 des recettes brutes. C'est un article très important, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. LA CROIX: Je voudrais simplement demander au ministre s'il ne serait pas possible d'alléger le fardeau du paiement des intérêts dus à l'Etat, afin de permettre à la compagnie d'améliorer sa situation de façon à soutenir plus favorablement la comparaison par rapport aux autres chemins de fer.

L'hon. M. CHEVRIER: Tout ce que je peux dire, monsieur le président, c'est que cette question est étudiée avec beaucoup de soin et de façon très sérieuse. On étudie la possibilité d'un refinancement; de fait, récemment, un plan de refinancement a permis à la compagnie d'économiser un million de dollars par année. Une autre question reçoit actuellement notre attention, celle d'accepter des obligations au lieu de l'intérêt sur les billets à vue dans le cas de certains stocks rapatriés. Bien qu'aucune décision n'ait encore été prise, l'Etat s'en occupe très attentivement.

M. HAZEN: Avez-vous dit qu'un plan de refinancement avait été adopté?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, ce que j'ai voulu dire c'est que de temps à autre des émissions d'obligations sont refinancées à un taux d'intérêt moindre, permettant ainsi une économie pour la compagnie.

M. HAZEN: J'aurais une autre question à poser. Dans l'exposé du début après avoir fait allusion aux frais récents d'exploitation vous dites:

Nous sommes pris de tous les côtés. Nos prix de vente sont immobilisés, mais par contre nos coûts de production montent de façon inquiétante. Même si le volume du trafic se maintenait au niveau du temps de guerre, il ne suffirait pas à permettre au chemin de fer de supporter les énormes fardeaux additionnels dont je viens de parler, sans avoir besoin d'aide. Le volume du trafic fléchit.

Puis vous ajoutez qu'un tel état de choses ne saurait continuer, et vous laissez entendre qu'il vous faudra de l'aide.

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. HAZEN: Avez-vous en vue un genre d'aide en particulier?

M. VAUGHAN: Ce que nous avons en vue c'est une augmentation des taux du transport des marchandises.

M. HAZEN: Que ferez-vous des taux du transport des voyageurs?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas songé à augmenter pour le présent, les taux de transport des voyageurs. Comme vous le savez, aux Etats-Unis, les chemins de fer ont demandé une augmentation de 25 p. 100 des taux de transport des marchandises. Nous n'avons pas encore fait une telle demande—quand je dis nous, je veux dire les chemins de fer du Canada—à l'Etat.

L'hon. M. CHEVRIER: Est-ce que le mémoire des chemins de fer des Etats-Unis comporte une augmentation des taux de transport des voyageurs?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. HAZEN: Le Pacifique Canadien doit se trouver dans la même situation que vous?

M. VAUGHAN: Exactement.

L'hon. M. CHEVRIER: D'ailleurs son rapport annuel l'indique.

M. HAZEN: Avez-vous l'intention d'adresser une demande en vue de l'augmentation des taux de transport des marchandises? A quel point en sont les choses actuellement?

M. VAUGHAN: Oui, nous avons l'intention d'en faire la demande.

M. HAZEN: D'après votre mémoire, elle devrait être faite prochainement.

M. VAUGHAN: Elle est en voie de préparation par les chemins de fer canadiens, par tous les chemins de fer du Canada.

M. HAZEN: Savez-vous quand elle sera faite?

M. VAUGHAN: Je ne saurais vous le dire pour le moment. Il nous est très difficile de décider exactement ce dont nous avons besoin. L'augmentation des frais est presque quotidienne; de nouvelles demandes sont accordées par le Conseil du travail en temps de guerre, à Ottawa; presque tous les jours il y a de nouvelles augmentations du prix des matériaux utilisés par les chemins de fer et on ne semble pas en voir la fin. Nous ne tenons pas à faire une demande pour trouver ensuite qu'elle n'est pas suffisante.

M. HAZEN: Quand M. Reid était ici, il vous a demandé si vous aviez des suggestions à faire en vue d'éviter des déficits—si j'ai bien compris—et je suppose que c'est là un de vos moyens?

M. VAUGHAN: C'est une question dont nous occupons activement.

M. HAZEN: Maintenant, à la page 1 de votre rapport au Ministre, vous dites ce qui suit: "La concurrence entre le rail et le pneu offre un problème d'importance grandissante. Il importe que cette concurrence soit établie sur des bases équitables en tenant compte des besoins et du bien-être public. Il semble que pour atteindre ce but, des règlements de contrôle commun soient nécessaires."

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. HAZEN: Votre compagnie a-t-elle pris des dispositions en vue de recommander ou d'établir des règlements de contrôle commun?

M. VAUGHAN: Depuis plusieurs années, les chemins de fer du Canada ont recommandé l'adoption de règlements de contrôle commun. Le Ministre pourrait peut-être fournir des explications.

L'hon. M. CHEVRIER: Voici les explications que je pourrais donner à ce sujet. Je ne me rappelle pas en quelle année, mais le ministre des Transports d'alors, monsieur Howe, inséra dans un projet de loi un ou des articles en vue de placer le transport sur certaines routes sous la juridiction de la Commission des transports—bien que je ne parle que de mémoire—je crois que ces articles visaient principalement la circulation interprovinciale. Le Parlement refusa de conférer cette autorité au Ministre. Par la suite, un projet de loi dans le même sens fut présenté au Sénat, mais il a soulevé des objections et il a été retiré.

M. HAZEN: Il s'agissait de trafic interprovincial?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui. Vous comprenez sans doute, monsieur Hazen, qu'il s'agit d'un problème épineux, d'un problème touchant les droits provinciaux. Si le gouvernement essayait de placer les routes sous la juridiction de la Commission des Transports, il se butterait à toutes sortes de difficultés.

M. HAZEN: Cela serait probablement utile pour les trains directs de marchandises, allant d'une province à l'autre.

L'hon. M. CHEVRIER: Sous ce rapport cela semblerait être tout à fait dans l'ordre, mais suivant mon interprétation de la loi, du moment que la question devient interprovinciale, il faut obtenir le consentement des provinces avant de mettre une telle loi en vigueur.

M. HAZEN: Le Ministre pourrait-il nous dire si cette question a été étudiée davantage; quelque chose a-t-il été fait sous ce rapport?

L'hon. M. CHEVRIER: Ce projet est constamment à l'étude par suite des représentations faites par les chemins de fer, mais tant qu'à aller plus loin, aussi longtemps que les provinces ne consentiront pas à se départir d'une partie de leur juridiction, je ne crois pas que cela puisse faire.

M. HARKNESS: Monsieur Vaughan, au sujet de ces augmentations de taux que les compagnies de chemin de fer ont certainement étudiées, avez-vous en vue une augmentation uniforme ou une révision des taux en général?

M. VAUGHAN: Il n'y a rien de définitif sous ce rapport. Nous suivrons probablement l'exemple des Etats-Unis sans adopter nécessairement les mêmes pourcentages. Les chemins de fer des Etats-Unis ont demandé une augmentation uniforme de 25 p. 100 pour certaines marchandises et des augmentations précises pour d'autres, par exemple, le charbon, les bois et autres matériaux semblables.

M. HARKNESS: Voici ce que j'avais à l'esprit: il existe beaucoup de mécontentement dans certaines parties du pays au sujet des taux de transport des marchandises que le public est appelé à payer, c'est pourquoi je me demandais si votre projet comporte une révision de tout le barème des taux en vue de remédier aux différences qui existent.

M. VAUGHAN: Non, monsieur; cette question n'entre pas en ligne de compte dans la demande que nous nous proposons de faire; nous nous occuperons seulement des taux actuellement en vigueur.

M. HARKNESS: Le Ministre pourrait-il nous dire si on projette une révision des taux de transport des marchandises?

L'hon. M. CHEVRIER: Le président a répondu catégoriquement à cette question. Ce n'est pas dans les attributions du gouvernement de demander une révision des taux de transport des marchandises.

M. HARKNESS: Voici, un grand nombre de corps publics, dans l'Ouest du Canada surtout, ont demandé une révision des taux—

M. MUTCH: Une réduction.

M. HARKNESS: Une révision afin de rendre les taux imposés dans certains cas plus conformes à ceux d'autres districts, c'est pourquoi je me demandais si le gouvernement avait donné son attention à cette question ou avait songé à faire quelque chose dans ce sens?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que la meilleure réponse que je puisse donner à M. Harkness est de lui dire que la question des taux de transport des marchandises est très compliquée, que la chose la plus difficile à comprendre est la manière dont ces taux ont été établis à travers le pays. Une telle demande, je suppose devrait être adressée par les chemins de fer à l'autorité compétente, dans l'occurrence la Commission des transports du Canada. La demande comportera-t-elle une augmentation uniforme ou des augmentations pour les diverses parties du pays, je l'ignore. Le président a déclaré que la question était à l'étude. Advenant qu'une telle demande soit adressée à la Commission des transports toutes les parties intéressées auront le droit d'être entendues, de faire une contre proposition, démontrant que dans certaines parties du pays les taux créent une injustice, et demandant une réduction. Dans les circonstances, il appartiendrait à la Commission d'en décider. C'est un des modes de résoudre le problème épineux et compliqué des taux de transport des marchandises.

M. VAUGHAN: Le contrôle des prix en temps de guerre a également quelque chose à y voir.

L'hon. M. CHEVRIER: Comme le président le fait remarquer, il y a aussi ce point important. Suivant les dispositions des règlements de la Commission des prix et du commerce en temps de guerre, les taux de transport des marchandises ne peuvent pas être augmentés, ils sont immobilisés, c'est-à-dire qu'il est impossible

de les réduire ou de les augmenter. Aussi longtemps que ces règlements n'auront pas été modifiés ou abrogés, les taux ne peuvent pas être augmentés.

M. HAZEN: Le total des recettes d'exploitation est de \$433,773,000. Sur cette somme, quelle proportion provient du transport des marchandises et quelle proportion du service des voyageurs?

M. VAUGHAN: Ces renseignements se trouvent sur la page opposée, page 1, marquée no 4 dans le rapport. (Page 8 ici).

M. GIBSON: Vingt-cinq pour cent représenteraient environ \$80 millions.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Est-ce que cela vous conviendrait si nous faisons l'étude du rapport page par page, en commençant à la page 5?

M. NICHOLSON: Revenons, si vous le voulez bien, à l'exposé du président. Je tiendrais à avoir des explications sur une déclaration qu'il a faite. Il a proposé de faire quelque chose en vue de réduire l'intérêt versé au gouvernement. Les problèmes mentionnés par le président au sujet des recettes futures nous intéressent tous. Je note que nos charges fixes sont de 11.3 pour cent, soit presque le double de celles du Pacifique Canadien ou des chemins de fer des Etats-Unis de la même catégorie. Je comprends que cette situation existe depuis la constitution en corporation des chemins de fer Nationaux du Canada. Le président pourrait-il nous dire à combien de reprises des représentations ont été faites au gouvernement par l'administration en vue d'obtenir du secours sous ce rapport et à quel moment les plus récentes représentations ont été faites?

M. VAUGHAN: J'ai ici une déclaration que j'ai préparée concernant les charges fixes et que je lirai au Comité avec la permission du président. Le sujet y est traité en détail. Des exemplaires seront distribués aux membres du Comité afin qu'ils puissent suivre alors que j'en donnerai lecture.

M. JACKMAN: Au sujet de la question de M. Hazen concernant le transport interprovincial, puis-je demander au Ministre si l'opinion qu'il a communiquée au Comité sous ce rapport était une opinion juridique?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, monsieur Jackman, je parlais de mémoire.

M. JACKMAN: Le gouvernement fédéral n'a-t-il pas le droit de réglementer la circulation interprovinciale, tout comme on le fait aux Etats-Unis pour la circulation entre état?

L'hon. M. CHEVRIER: Aux Etats-Unis, la situation est différente de celle du Canada. Aux Etats-Unis il y a l'Interstate Commerce Commission qui a juridiction sur tout le pays, tandis qu'au Canada il y a un organisme provincial dans chacune des provinces; dans l'Ontario, il y a le Municipal Railway Board, dans la province de Québec, la Commission des services publics et pour les autres provinces, c'est une autre commission.

M. JACKMAN: Mais dans chacun des états de l'union il existe sans doute une commission qui régit la circulation entre états; alors d'où l'Interstate Commerce Commission tire-t-elle sa juridiction si ce n'est de la constitution des Etats-Unis; n'avons-nous pas une disposition semblable—

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que l'Interstate Commerce Commission tire sa juridiction de la constitution, mais nous n'avons pas de disposition semblable.

M. JACKMAN: N'avons-nous pas de pouvoirs implicites sous ce rapport?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est une question—

M. JACKMAN: Qui a sûrement été soulevée à maintes reprises?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est une question qui nécessite une opinion juridique, et je ne tiens pas à donner une opinion comme opinion juridique à ce sujet.

M. VAUGHAN: Elle a été débattue à la Chambre.

L'hon. M. CHEVRIER: Sans aucun doute.

M. MUTCH: Et devant le Comité.

M. JACKMAN: Je ne demande pas une décision politique guidée par d'autres considérations. L'Acte de l'Amérique britannique du Nord, comme autorité fédérale, ne confère-t-il pas le pouvoir de réglementer le transport interprovincial si nous le désirons?

M. LACROIX: Il ne nous appartient pas de décider; cette question relève des conférences interprovinciales et au train où vont les choses, elle ne sera pas réglée de sitôt.

M. JACKMAN: Je demande si nous avons le pouvoir, car la conférence interprovinciale—

M. LACROIX: Vous avez eu la réponse.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur Jackman, je crains de ne pas pouvoir répondre autrement à la question que vous avez posée. J'ai essayé de dire, il y a quelques instants, qu'en ce qui concerne le transport interprovincial, à mon avis, il relève de la juridiction provinciale. Pour ce qui a trait à la question interprovinciale, je ne suis pas en mesure de répondre. Je crois cependant qu'un certain consentement des provinces est nécessaire. Ce qui me porte à croire qu'il en est ainsi, c'est que lorsqu'un article a été inséré dans un projet de loi présenté à la Chambre conférant à la Commission des transports juridiction sur ce genre de circulation certains députés se sont tellement opposés à ce point juridique qu'on a cru bon de retirer l'article.

M. HAZEN: Serait-il conforme au règlement de demander au ministère de la Justice de se prononcer sur la question posée par M. Jackman.

L'hon. M. CHEVRIER: Je me ferai un plaisir d'obtenir une décision du ministère de la Justice.

M. JACKMAN: Si je me le rappelle bien, l'Acte de l'Amérique britannique du Nord contient un article déclarant que tout chemin de fer au Canada qu'il soit intra ou interprovincial, peut être placé sous la juridiction de votre ministère. Il y a un article qui confère au gouvernement fédéral le droit de placer sous votre juridiction tout chemin de fer au Canada.

M. MUTCH: N'allons-nous pas un peu trop loin?

M. JACKMAN: D'où provient le pouvoir?

L'hon. M. CHEVRIER: Si vous parlez des chemins de fer, il n'y a aucun doute que le gouvernement fédéral a juridiction; pour ma part je ne parle pas simplement des chemins de fer, je parle de la concurrence que le transport routier fait aux chemins de fer.

M. JACKMAN: L'Acte de l'Amérique britannique du Nord fait précisément mention des chemins de fer comme relevant du gouvernement fédéral.

L'hon. M. CHEVRIER: Précisément.

M. JACKMAN: Et du moment qu'en vertu de cet article vous mentionnez un chemin de fer, il tombe sous votre juridiction; mais aucun article ne fait mention du camionnage interprovincial.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, mais l'Article 92 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord confère clairement l'autorité aux provinces en matière des routes.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, est-ce votre désir que M. Vaughan lise son exposé; après quoi nous pourrions aborder le rapport?

M. VAUGHAN: Cet exposé a trait aux charges fixes du réseau—

Au cours des séances du Comité, en octobre dernier, on a signalé le montant disproportionné des recettes brutes du réseau National absorbé par les charges fixes et il s'en est suivi une discussion; j'ai alors déclaré au Comité que nous avions entamé des pourparlers avec le ministère des Finances en vue de certains ajuste-

ments de nos charges fixes et j'ai laissé entendre que la question pourrait être débattue plus à fond à une séance subséquente. Anticipant une discussion, j'ai préparé un mémoire donnant nos vues et démontrant la nécessité d'adopter des mesures remédiatrices. Je peux ajouter que les négociations entreprises avec le ministère des Finances, négociations dont j'ai parlé l'an dernier, avaient traité à ma recommandation que le gouvernement accepte des obligations des chemins de fer Nationaux du Canada en paiement de la somme due au gouvernement par le chemin de fer pour le rapatriement des titres britanniques.

Pour une question de cette nature, il convient d'examiner les principes sur lesquels repose la capitalisation des chemins de fer en général. Aux Etats-Unis, l'émission des titres de chemin de fer est entièrement régie par l'Interstate Commerce Commission. Sous le régime de l'Article 20a de l'Interstate Commerce Act, il est illégal pour un voiturier de faire une émission de titres tant que la Commission ne l'autorise pas par ordonnance. Au cours des dernières années, la Commission a fortement insisté auprès des chemins de fer en vue d'en arriver à une réduction graduelle de la dette consolidée et des charges fixes. La Commission a déclaré que c'était son programme et qu'il serait appliqué. Une manière d'effectuer une réduction est l'utilisation du surplus de recettes. Une autre occasion s'offre lorsque les émissions d'obligations arrivent à échéance et qu'elles peuvent être rachetées à des taux d'intérêt plus bas. En approuvant le rachat d'obligations de 27 chemins de fer pour la période du mois de juin 1944 au mois de mai 1945, comportant une somme de \$1,081,415,000 de nouvelles obligations, on a pratiqué une économie annuelle d'intérêt de 25 p. 100 basée sur la différence entre le taux des coupons des anciennes et des nouvelles obligations. La principale réduction, toutefois, a été apportée en vertu de plans de réorganisation sous le régime de l'article 77 du National Bankruptcy Act. Le paragraphe (b) en vertu duquel les réorganisations de chemins de fer sont effectuées, requiert que le plan de réorganisation affecte aux charges fixes une somme telle qu'après avoir tenu compte des recettes probables d'après les résultats précédents et d'autres facteurs les recettes disponibles suffisent amplement au paiement des charges fixes. Celles-ci—il convient de noter que c'est un terme généralement employé par les chemins de fer—comprennent le loyer des voies et du matériel, l'intérêt sur la dette, consolidée et non consolidée, l'amortissement de l'escompte sur la dette consolidée et, dans le cas des chemins de fer Nationaux, l'intérêt sur les prêts consentis par l'Etat.

Annexé au mémoire que vous avez devant vous, se trouve l'Etat "A" indiquant au 30 septembre 1945, la réduction des charges fixes suivant les plans de réorganisation approuvés par la Commission. Vous remarquerez qu'avant la réorganisation, la dette de 22 compagnies de chemins de fer était de \$4,300,521,178 et, après la réorganisation, de \$1,853,543,264, soit une réduction de \$2,466,977,914. Cette réduction représente 57.36 pour cent de la dette antérieure. Les charges fixes annuelles ont été réduites de \$148,865,539 à \$40,113,369, une réduction de \$108,752,170 soit 73.05 pour cent. Je demanderai au Comité de bien vouloir noter qu'il y a eu non seulement une réduction considérable de la dette totale mais aussi que la dette, une fois mise au point, comprend une somme de \$824,441,464 ou 45 p. 100 en valeurs de placement.

La méthode suivie par la Commission en opérant les changements à l'armature financière des chemins de fer des Etats-Unis, après avoir déterminé la somme totale et la majorité de chaque catégorie de créances est de s'assurer quelle est la somme raisonnable des recettes à laquelle on peut s'attendre, en toutes circonstances, pour le paiement des charges fixes. On fixe ensuite le capital de la dette et son intérêt à un montant dont les recettes peuvent facilement faire le service, et on émet des obligations si les recettes promettent d'excéder le minimum. S'il y a possibilité de faire des profits éventuels, on prend des dispositions pour émettre des actions privilégiées.

Le Comité tiendra sans doute à étudier la dette consolidée et les charges fixes du Pacifique Canadien. A la fin de l'année 1938, la dette consolidée de cette com-

pagnie était de \$232,188,724, tandis qu'à la fin de l'année 1945, elle était de \$93,669,000, soit une réduction de 59.66 pour cent. Le rapport de 1945 indique que les charges fixes (qui en 1938 étaient de \$26,853,756) ont été réduites en 1945 à \$19,547,129, une réduction de 27.21 pour cent. La réduction des charges fixes provient du remboursement de dettes à même des surplus de recettes et des remboursements à plus faible intérêt, et aussi de l'application des procédés de réorganisation à sa compagnie Soo Line. Il existe une différence apparente dans la proportion entre sa dette consolidée et ses charges fixes. L'explication réside dans le fait que les charges fixes comprenant non seulement l'intérêt sur la dette consolidée, mais aussi l'intérêt sur les débetures, la location des voies et l'intérêt garanti par le Pacifique sur les obligations de la Soo Line Company. Elles ne comprennent pas le capital des débetures dans la dette consolidée.

Voyons maintenant comment les chemins de fer Nationaux peuvent se comparer aux chemins de fer des Etats-Unis et au Pacifique Canadien. Pour les sept années dont il a été fait mention, c'est-à-dire 1938-1945, la dette consolidée des chemins de fer Nationaux, y compris les prêts à intérêt de l'Etat, a été réduite de \$1,298,141,226 à \$1,247,381,610, une réduction de 3.91 pour cent, et les charges fixes ont été réduites de \$53,451,741 à \$49,009,508, soit une réduction de 8.31 pour cent. En ce qui nous concerne, cette réduction a été réalisée en utilisant le surplus de recettes, le rapatriement de titres et le remboursement d'obligations à plus faible intérêt.

Comme je l'ai déclaré, l'Interstate Commerce Commission minimum des charges fixes de la dette, s'en tient surtout à la capacité du voiturier de financer cette dette. Il est beau de parler de coût par mille de voie, de quotient d'exploitation, de garantie hypothécaire et ainsi de suite, mais si les recettes ne suffisent pas pour supporter le fardeau de la dette imposée sur la propriété, la structure est trop lourde. L'Etat "B" attaché au mémoire établit le rapport des charges fixes aux recettes brutes des principaux chemins de fer des Etats-Unis, les chemins de fer de première classe, ainsi que du Pacifique Canadien et des chemins de fer Nationaux respectivement. En 1939, année prise comme point de comparaison comme étant la dernière d'avant-guerre, la proportion des charges fixes par rapport aux recettes d'exploitation des chemins de fer de première classe était de 15.21 pour cent, pour le Pacifique Canadien, de 16.76 et pour les chemins de fer Nationaux, de 26.24. Pour 1944, la dernière année pour laquelle une comparaison complète est disponible, le pourcentage pour les chemins de fer de première classe était de 6.00, pour le Pacifique, 6.50 et pour les chemins de fer Nationaux, 11.44.

Me serait-il permis de faire remarquer que le Pacifique Canadien a un autre avantage sur les chemins de fer Nationaux, en ce sens qu'une très forte portion de ses charges d'intérêt est payée en sterling sur lequel il bénéficie du change. Près de \$20,000,000 de nos charges d'intérêt sont payables en devise des Etats-Unis pour laquelle il nous faut payer le change. Sous ce rapport, les chemins de fer Nationaux doivent verser une somme additionnelle de \$1,937,000 tandis que le Pacifique Canadien touche une somme de plus de \$300,000 par année.

Même si notre dette envers l'Etat pour les titres rapatriés était placée sur une base d'intérêt éventuel, notre pourcentage des charges fixes par rapport aux recettes d'exploitation en 1944 serait de 8.35 par comparaison avec 6.50 pour le Pacifique Canadien et 6.00 pour les chemins de fer de première classe. Dans toutes les comparaisons, les chemins de fer Nationaux semblent être dans une classe à part en ce qui concerne le rapport de leurs charges fixes à leurs recettes brutes. Cette situation est propre au réseau des chemins de fer Nationaux. Elle découle de la ligne de conduite adoptée au moment où les lignes privées insolubles ont été acquises avec toutes leurs dettes. Au cours des cinq années antérieures à 1923 (la première année de la fusion) les chemins de fer comprenant le réseau ont perdu \$60 millions avant de payer l'intérêt. Intérêt compris, (environ \$32 millions par an) ils ont perdu \$22 millions soit en moyenne un déficit annuel de \$44 millions. C'était avant la formation des chemins de fer Nationaux.

On peut prétendre que le capital des chemins de fer Nationaux a été révisé en 1937 et je crois qu'il convient de donner des explications sur les résultats de cette révision car certaines gens peuvent croire que le capital a été révisé et placé sur une base satisfaisante à cette époque. Il est vrai qu'une mise au point a été effectuée, mais elle n'a été que partielle. La révision a été limitée aux rapports entre l'Etat et le chemin de fer. Elle ne s'est pas du tout occupée de la grosse dette consolidée entre les mains du public. On a jugé alors que le ministre des Finances ne pouvait pas faire entrer dans les comptes publics un montant considérable d'obligations de chemins de fer aussi longtemps que ces obligations étaient détenues par le public. Il n'aurait pas été praticable de retirer des comptes du chemin de fer des titres entre les mains du public.

Entre autres choses effectuées sous l'empire de la Loi sur la révision du capital, on a tranché du bilan des chemins de fer tous les prêts consentis par l'Etat pour compte déficitaire avant 1922. Naturellement, ils n'auraient jamais dû y figurer. On a eu tort, depuis le début de traiter des crédits pour payer les déficits comme des prêts portant intérêt. L'Etat ne faisait que restaurer sa part de propriétaire compromise, en sa qualité de propriétaire du réseau National. Cela n'ajoutait rien au capital de l'entreprise et les paiements n'étaient nullement représentés par un actif productif. Ces faits ont été admis en 1933 à la suite de critiques dans le rapport de la Commission Duff. Depuis 1932, tout déficit dans l'exploitation du chemin de fer a été comblé par un crédit du Parlement. La Loi sur la révision du capital de 1937 a appliqué ce principe d'une manière rétroactive pour les paiements déficitaires antérieurs à 1932. C'est-à-dire que la révision de 1937 a traité les paiements déficitaires antérieurement à 1932 de la même façon que les paiements effectués depuis le 1er janvier 1932.

En ce qui concerne les prêts de l'Etat pour immobilisations, avant 1932, la Loi sur la révision du capital transforma ces prêts en part du propriétaire. Le montant en est de \$270,037,437. La loi a favorisé le chemin de fer en ce sens que le capital placé par l'Etat dans le réseau est devenu du capital-actions et libre de toute charge fixe, mais il n'est pas vrai que cette mise au point ait été jugée finale ou satisfaisante. Comme il est dit précédemment, le fait est qu'à cette époque, la mise au point a été limitée aux dettes du chemin de fer envers l'Etat et ne s'étendait pas aux dettes du chemin de fer envers le public. Il n'a pas été jugé sage de refuser le secours qu'il était possible de procurer parce que la solution n'était pas finale ni complète. Les témoignages rendus au Comité permanent le 28 mai 1935, pages 217-224, indiquent clairement que suivant les régisseurs les projets de révision de capital alors à l'étude n'avaient pas une assez grande portée et que l'intérêt annuel sur la dette consolidée entre les mains du public serait encore beaucoup plus considérable que le chemin de fer pouvait raisonnablement s'attendre à être en mesure de payer à même ses recettes nettes. Par la suite, lorsque les régisseurs furent remplacés par le conseil d'administration et qu'on demanda l'avis des administrateurs, ces derniers, dans le procès-verbal du 21 janvier 1937 approuvant le principe du projet de loi, déclarèrent "nous désirons ajouter que nous nous réservons le droit de recommander des mesures additionnelles une fois que nous aurons eu le temps et l'occasion d'étudier plus à fond la capitalisation et la situation financière du réseau". La Loi sur la révision du capital s'appliqua aux comptes du chemin de fer au 31 décembre 1936. Il convient de signaler que sous le régime de la base réduite, les charges fixes représentaient 28 pour cent des recettes brutes. En 1936, celles du Pacifique Canadien étaient de 17 pour cent, et celles des chemins de fer de première classe aux Etats-Unis, de 16.12 pour cent. Evidemment aucune démarche ne fut entreprise pour nous placer sur une base de comparaison avec les autres chemins de fer. Par suite de la guerre cependant, une tranche considérable des titres, antérieurement détenus par des personnes demeurant au Royaume-Uni, furent rapatriés et placés au crédit de l'Etat. Si la situation actuelle avait existé en 1937, il est à peu près certain que les valeurs rapatriées auraient été retirées comme obligations du chemin de fer portant intérêt et que l'intérêt de l'Etat aurait été trans-

porté à la part du propriétaire, comme on l'a fait en 1937 en ce qui concerne la dette du chemin envers l'Etat pour fins d'immobilisation.

Vous pourrez peut-être vous demander pourquoi nous nous préoccupons de cela alors que le chemin de fer solde ses charges d'intérêt, y compris l'intérêt payable à l'Etat. Je tiens absolument à ce qu'il n'y ait aucun malentendu sur la situation fondamentale qui confronte le chemin par suite de l'ère de prospérité provenant des conditions de guerre. En prenant 1941 comme année de base, nos recettes brutes furent alors de \$304 millions. Depuis cette date, la feuille de paie a augmenté par suite de l'indemnité de vie chère, des demandes d'augmentations auxquelles a fait droit le Conseil national du travail en temps de guerre, des allocations pour vacances avec salaire, etc. Le prix des matériaux utilisés par le chemin de fer a augmenté. On estime que si en 1941, les frais d'exploitation avaient été sur le même niveau qu'en 1945, il aurait fallu ajouter aux frais d'exploitation de ladite année une charge additionnelle de \$53.3 millions. En 1941, nos recettes brutes ont été de \$304 millions et par suite du niveau des frais d'exploitation, nous avons eu un surplus de recettes de \$4 millions, mais au niveau des frais d'exploitation de 1945, ce surplus de \$4 millions aurait été changé en un déficit de \$49 millions. Nous ne savons pas jusqu'à quel niveau le volume du trafic du temps de guerre va s'abaisser, mais nous craignons que le déclin ne soit considérable et qu'en conséquence nous ayons à faire face à des frais d'exploitation additionnels considérables. Nous entrevoyons une concurrence plus vive tant de la part des autobus que des camions, la canalisation du St-Laurent et un transport aérien plus intense. Je fais en sorte d'établir les chemins de fer sur une base solide; c'est notre désir d'avoir un rapport financier satisfaisant et de ne pas créer l'impression que nous sommes un fardeau pour l'Etat. Nous ne voulons pas que le "problème des chemins de fer" fasse de nouveau son apparition. Les chemins de fer Nationaux sont exploités d'une manière efficace mais ils pourraient facilement sembler faire de mauvaises affaires parce qu'ils ne peuvent pas faire l'impossible. Dans ce cas, l'effet même sur l'organisation du chemin de fer serait décourageant. De plus la comparaison entre l'entreprise d'Etat et l'entreprise privée est en jeu. L'entreprise d'Etat ne devrait pas être à ce point entravée pour empêcher une juste comparaison avec les chemins de fer d'entreprise privée.

En terminant, permettez-moi d'insister sur le fait que si notre proposition était acceptée, il n'y aurait pas d'augmentation ou de diminution de nos versements en espèces à l'Etat. Nous lui remettons tout ce que nous gagnons, une partie de ces paiements représentant l'intérêt, et le solde, le surplus. C'est ce que nous continuerons de faire. La seule différence serait que pour les années où nous ne pouvons pas gagner l'intérêt partiel ou intégral pour ces prêts, le déficit de comptabilité serait réduit d'autant et il ne serait pas nécessaire pour le gouvernement de nous voter un crédit afin que nous puissions lui verser l'intérêt que nous n'avons pas gagné.

CHANGEMENTS AU 30 SEPTEMBRE 1945, DANS LA DETTE ET LES CHARGES FIXES EN VERTU DES PLANS DE REORGANISATION POUR LES CHEMINS DE FER APPROUVES PAR LA COMMISSION A LA SUITE D'INSTANCES

(1) Plans approuvés par la Commission	Dette			Charges fixes annuelles		
	Avant la réorganisation (2)	Après la réorganisation (3)	Réduction (4)	Avant la réorganisation (5)	Après la réorganisation (6)	Réduction (7)
Akron, C. & Y.....	\$ 8,309,858	\$ 3,977,500	\$ 4,312,358	\$ 364,956	\$ 170,965	\$ 193,991
Alabama, T. & N.....	5,024,257	1,904,663	3,119,594	237,763	10,472	227,291
Alton.....	70,248,635	29,192,612	41,056,023	1,689,613	328,807	1,360,806
Boston & Providence.....	2,821,000	.....	2,821,000	.....	.....	.....
Central of Georgia.....	88,850,319	33,499,852	55,350,467	2,907,201	644,448	2,262,753
Chicago & E. I.....	50,250,476	28,071,500	22,178,976	2,248,798	662,869	1,585,929
Chicago & North Western.....	431,390,104	222,078,460	209,311,644	16,549,740	3,382,079	13,167,661
Chicago Great Western.....	48,050,452	27,190,268	20,800,184	1,898,783	849,000	1,049,783
Chicago, I. & L.....	45,326,597	16,598,296	28,728,301	1,506,965	142,439	1,364,526
Chicago, M. St. P. & P.....	670,259,024	208,595,327	461,663,697	13,924,316	3,481,903	10,442,413
Chicago, R. I. & P.....	456,726,866	128,850,060	327,876,806	13,227,913	1,734,972	11,492,941
Chicago, S. S. & S. B.....	5,604,447	1,553,800	4,050,647	334,117	50,870	283,247
Copper Range.....	2,280,000	.....	2,280,000	107,975	600	107,375
Denver & R. G. W.....	193,955,366	87,474,322	106,481,044	6,577,456	2,090,023	4,487,433
Erie (Incl. Chicago & Erie).....	304,981,178	191,277,279	113,703,899	13,593,536	7,520,226	6,073,310
Florida East Coast.....	87,660,000	20,916,000	66,750,000	2,809,555	19,555	2,790,000
Fonda, J. & G.....	8,381,334	1,249,755	7,131,579	150,311	26,158	124,153
Fort Dodge, Des. M. & S.....	10,186,591	2,260,000	7,926,591	305,138	8,300	296,838
Kansas City, K. V. & W.....	717,062	31,895	685,167	25,676	1,500	24,176
Louisiana & N. W.....	2,319,394	968,980	1,350,414	112,413	34,822	77,591
Middletown & Unionville.....	432,671	20,000	412,671	7,400	0	7,400
Minneapolis, St. P. & S. S. M.....	160,818,865	32,792,960	128,025,905	8,680,071	54,860	8,625,211
Missouri Pacific.....	679,025,516	352,683,131	326,342,385	27,759,356	7,289,735	20,469,621
New York, N. H. & H.....	385,990,594	233,220,840	152,769,754	14,037,550	6,298,547	7,739,003
New York, Susquehanna & W.....	18,871,374	9,452,844	9,418,530	628,983	209,623	419,360
Oregon, P. & E.....	914,674	.....	914,674	16,501	.....	16,501
Reader.....	43,400	38,400	5,000	2,595	2,400	195
St. Louis-San Francisco.....	366,029,383	123,921,168	242,108,215	11,893,833	3,001,773	8,892,060
St. Louis Southwestern.....	83,243,643	37,499,827	45,743,816	3,023,893	1,527,275	1,496,618
Savannah & Atl.....	8,106,805	1,388,000	6,718,805	251,968	74,946	177,022
Spokane Int.....	7,996,994	2,846,400	5,150,594	273,155	.....	273,155
Western Pacific.....	95,698,299	33,969,125	61,729,174	3,718,009	494,202	3,223,807
Total.....	\$4,300,521,178	\$1,833,543,264	\$2,466,977,914	\$148,865,539	\$ 40,113,369	\$108,752,170

Pourcentage de la réduction de la dette 57.4 p. 100.

Pourcentage de la réduction des charges fixes 73.1 p. 100.

La dette après la réorganisation comprend \$824,441,464 d'obligations représentant 45 p. 100 de la dette réduite.

PROPORTION DES CHARGES FIXES PAR RAPPORT AU REVENU

		Milles de voies ex- ploitées	Revenu d'exploitation	Total Charges fixes	Proportion des charges fixes par rapport au revenu d'exploitation	
					1939	1944
Pennsylvania.....	1939	10,270	\$ 430,930,778	\$ 79,595,750	18.47	
	1944	10,098	1,010,015,912	75,539,810		7.48
New York Central.....	1939	11,008	341,086,708	48,103,444	14.10	
	1944	10,746	714,963,385	46,187,801		6.46
Southern Pacific.....	1939	13,069	217,572,889	30,007,291	13.79	
	1944	12,595	628,223,517	24,660,432		3.93
Atchison, Topeka & Santa Fe.	1939	13,443	160,039,967	11,056,699	6.91	
	1944	13,103	528,080,530	10,080,425		1.91
Union Pacific.....	1939	9,901	164,253,371	14,221,976	8.66	
	1944	9,781	506,590,966	15,139,681		2.99
Baltimore & Ohio.....	1939	6,307	161,030,252	20,421,656	12.68	
	1944	6,144	387,193,036	17,742,199		4.58
U. S. Class I Roads.....	1939	233,277	3,995,004,251	607,740,479	15.21	
	1944	228,624	9,435,446,955	566,400,041		6.50
Canadian Pacific.....	1939	17,176	152,148,993	25,506,522	16.76	
	1944	17,030	320,262,132	20,831,149		6.50
Canadian National.....	1939	23,668	203,820,187	53,488,165	26.24	
	1944	23,496	441,147,510	50,474,480		11.44
	*1944	23,496	441,147,510	36,837,956		8.35

*Si le gouvernement acceptait des obligations en paiement des avances pour le rapatriement des titres.

M. NICHOLSON: Je voudrais interroger le président Vaughan au sujet de sa déclaration sur les témoignages rendus devant le comité en 1935, indiquant qu'à cette époque il existait un certain projet de revision du capital, et il a laissé entendre que le projet n'allait pas assez loin, que l'intérêt sur la dette consolidée représentait un montant important des frais d'exploitation pour le chemin de fer et ainsi de suite. De nouveau, suivant les témoignages rendus devant le comité en 1937, on a insisté sur le fait que l'administration du chemin de fer n'était pas satisfaite des arrangements qui avaient été faits. M. Vaughan serait-il en mesure de nous dire quelles démarches ont été faites depuis 1935 en vue d'obtenir de l'aide, quelles recommandations ont été faites et que conseillerait-il de faire en vue d'obtenir de l'aide?

M. VAUGHAN: A plusieurs reprises, au cours des dernières années, des représentations ont été faites, de nombreuses représentations.

M. NICHOLSON: Le Ministre pourrait-il nous dire en quoi consistent ces représentations?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne saurais que confirmer ce que le président a dit, que des représentations ont été faites depuis que j'administre ce ministère. On les a étudiées et on les étudie encore.

M. NICHOLSON: Est-ce que le Ministre s'opposerait à nous faire connaître ses vues sur l'aide à donner. Je note que dans le dernier paragraphe de l'exposé qu'il a lu au début de la séance, le président Vaughan a déclaré d'une manière très significative, à mon sens, qu'il était injuste de garder constamment les chemins de fer Nationaux dans une telle situation. Nous admettons que le refinancement des immobilisations du chemin de fer n'était pas raisonnable. Je ne veux pas dire que le public doive en souffrir, mais le fardeau doit être placé où il doit réellement l'être, sur l'Etat et non sur le chemin de fer.

L'hon. M. CHEVRIER: Tout ce qu'il m'est possible de répondre à votre question, monsieur Nicholson, c'est que la question est sérieusement à l'étude; toutefois je ne peux vous garantir qu'on en arrivera à une décision.

M. GIBSON: Aux Etats-Unis lorsque la revision du capital a été effectuée, le public a dû absorber une perte de \$2 milliards.

M. VAUGHAN: Oui, c'est le public qui a payé.

M. PICARD: C'est le gouvernement qui absorba la perte, n'est-ce pas, quand la réorganisation eut lieu au Canada?

M. VAUGHAN: On ne demanda à personne d'absorber de perte. On a tout simplement changé le mode de comptabilité. Si nous ne gagnions pas l'intérêt sur les prêts du gouvernement, la somme déficitaire figurerait dans nos comptes à titre de perte.

M. PICARD: Mais dans les conditions actuelles, le public en est le propriétaire?

M. VAUGHAN: Je ne propose pas que l'on y apporte de modification quelconque.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est-à-dire, seulement en autant que cela s'applique aux \$400,000,000 rapatriés du Royaume-Uni.

M. PICARD: Mais si je comprends la situation qui existe aux Etats-Unis, les charges fixes de leurs chemins de fer ont été réduites d'un montant beaucoup plus élevé que vous ne le proposez ici, et ce sont les porteurs de titres, le public, qui doivent absorber la perte résultant de la nouvelle évaluation.

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Ces lignes sont entrées en liquidation.

M. PICARD: A l'époque où les chemins de fer Nationaux du Canada furent constitués, les chemins de fer de l'Etat ont assumé les dettes des compagnies alors acquises.

M. VAUGHAN: Si le gouvernement du temps n'avait pas voulu ou n'avait pas désiré protéger les capitaux privés, quelques-uns des chemins de fer qui font maintenant partie du réseau National auraient été contraints d'entrer en liquidation en raison du fait qu'ils ne pouvaient acquitter les frais d'intérêt sur leur dette consolidée, et il en aurait résulté que leur dette consolidée aurait été réduite au point où ils n'auraient pas pu gagner les sommes nécessaires pour en payer les intérêts.

M. PICARD: Et ils auraient alors fait les mêmes démarches qui sont faites actuellement aux Etats-Unis sous la régie de l'Interstate Commerce Commission?

M. VAUGHAN: Relativement à ces \$400,000,000 de titres sur lesquels nous payons encore des intérêts, nous estimons que le temps est arrivé d'effectuer une mise au point.

M. PICARD: J'en conviens avec vous. Je crois que votre structure financière devrait être révisée.

L'hon. M. CHEVRIER: Ceci ne se rapporte qu'aux \$400,000,000.

M. PICARD: Si je vous ai bien compris, il n'est pas question d'une conversion qui entraînerait une perte qui serait mise à la charge du public.

L'hon. M. CHEVRIER: Non.

M. PICARD: Mais si ces lignes qui constituent maintenant le réseau National avaient continué à être exploitées à titre de compagnies privées, nous nous serions trouvés dans la même situation qu'aux Etats-Unis où le public a dû absorber la perte. Si le gouvernement n'avait pas garanti le placement du public, la même situation se serait produite ici qui s'est produite là-bas au cours des deux dernières années, et le public aurait perdu du fait de la réorganisation tout comme le public y a perdu là-bas.

M. VAUGHAN: Ou, prenez la situation aujourd'hui; si nous n'avions pas eu l'appui du gouvernement nous serions tombés entre les mains d'un séquestre, pas au cours des cinq dernières années mais avant cela, et le tribunal ou le liquidateur, quel que soit celui qui s'en serait occupé, aurait réduit nos frais fixes à un chiffre qui nous aurait permis de gagner l'intérêt. Nous n'avons jamais eu l'occasion de le faire parce qu'on a estimé que le crédit du gouvernement serait compromis si nous avions essayé de recourir à une liquidation.

M. PICARD: Alors, bien que les \$400,000,000 de charges ne constituent peut-être qu'une écriture comptable, ils comptent tout de même dans la proportion entre les charges fixes et le revenu, et si cette somme était prise en compte, comme vous le proposez — vos frais fixes par rapport au revenu seraient encore plus élevés que les frais fixes des chemins de fer semblables aux Etats-Unis?

M. VAUGHAN: C'est vrai.

M. MUTCH: En un mot, vous dites que ce que nous faisons consiste à prendre notre argent dans une poche et à le mettre dans une autre. Le paiement des charges fixes sur ces \$400,000,000 se résume à un virement de comptes.

M. VAUGHAN: Exactement. Pour ce qui concerne le gouvernement, cela revient absolument au même. Chaque fois que nous gagnons de l'argent nous le versons au gouvernement, et si nous ne le gagnons pas nous ne le payons pas. Nous demandons simplement qu'on réorganise notre régime financier.

M. MUTCH: Ce qui arrive au gouvernement me préoccupe moins. Il s'agit plutôt de changer la situation en ce qui concerne les contribuables, mais sous le régime actuel le contribuable a l'impression que vous perdez de l'argent quand il n'y a réellement pas de perte. Cela semble figurer à titre de perte en raison du fait que le montant est inscrit comme déficit, alors que nous ne faisons que transférer le montant d'un compte à un autre.

M. PICARD: C'est ce que l'on aurait dû faire au moment de l'acquisition des chemins de fer.

M. MUTCH: Eh bien, que l'on ait dû ou non, nous sommes engagés maintenant.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous êtes d'avis que le gouvernement aurait dû annuler cette dette de \$400,000,000.

L'hon. M. CHEVRIER: Non.

M. VAUGHAN: Non. Nous lui disons, au lieu d'exiger de nous des billets à vue sur lesquels nous sommes obligés de payer l'intérêt à 3.5 p. 100, acceptez des obligations sur lesquelles vous toucherez des intérêts quand il y aura de l'argent. Un tel arrangement ne changerait en aucune façon la situation du gouvernement ou du public, mais nous aurions un système de comptabilité un peu meilleur et que nous devrions avoir.

M. HAZEN: Ces \$400,000,000 de titres dont vous parlez constituent le montant des titres acquis depuis la déclaration de la guerre des porteurs domiciliés dans le Royaume-Uni?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. HAZEN: Et vous voulez que cela figure à part dans l'état? Où cela figure-t-il?

M. VAUGHAN: Cela figure à la page 2 du rapport.

M. JACKMAN: Puis-je m'enquérir, monsieur le président, si vous faisiez remplacez ces \$400,000,000 de billets à vue payables au gouvernement par des obligations, cela mettrait-il un terme à votre demande d'une révision du capital, ou vous présenteriez-vous l'an prochain ou dans les années à venir pour demander d'autres mises au point.

M. VAUGHAN: Je ne ferai pas de promesses à ce sujet, monsieur Jackman, car nous ne serions pas encore en bonne posture même après avoir porté en compte ces \$400,000,000. Nos charges fixes seraient encore plus élevées qu'elles ne devraient l'être par comparaison avec d'autres lignes en ce qui concerne le rapport entre les charges fixes et le revenu brut.

M. JACKMAN: Vous seriez exactement dans la même situation que les administrateurs de 1937 quand ils ont accepté un don de charité, si vous tenez à appeler ainsi.

M. VAUGHAN: N'appellez pas cela un don de charité, nous n'aimons pas cette formule.

M. JACKMAN: Je sais que vous ne l'aimez pas. Cependant, vous vous réservez le droit de revenir et de demander une nouvelle revision de votre capital, et dès la première année difficile que vous traverserez vous chercherez à obtenir une revision de vos charges fixes.

M. VAUGHAN: Nous estimons que nous devrions avoir un régime convenable, un régime qui établirait nos charges fixes à pas plus de 25 p. 100 de ce qu'elles sont aujourd'hui. Si vous faites cela, si vous établissiez nos charges fixes à pas plus de 25 p. 100 de ce qu'elles sont, nous ne reviendrions pas de nouveau. Mais ceci ne peut que remédier partiellement à la situation.

M. JACKMAN: Quel est le rapport approximatif entre les frais d'intérêt sur les \$400,000,000 et les charges fixes totales? Cela les réduirait-il d'environ 25 p. 100? Quel a été le montant de la réduction effectuée en 1937? Je constate que vous faites allusion dans votre mémoire aux montants amortis, et aux frais d'intérêt sur les déficits, et aussi à un montant dépensé au chapitre d'immobilisations,—à combien s'est établi le total en 1937.

M. VAUGHAN: M. Cooper a ces chiffres.

M. COOPER: Il a été fait mention d'un montant de quelque \$270,000,000 qui a été changé de la catégorie de dette portant intérêt à celle de part de propriétaire. Ce fut le premier ajustement. Puis, pour ce qui concerne les prêts consentis par le gouvernement au chemin de fer pour solder des déficits qui, comme l'a dit le président, n'auraient pas dû être traités comme des prêts, le montant en jeu est de \$373,000,000. Puis, il y avait les intérêts courus environ \$530,000,000 au compte du gouvernement. Il y avait les \$270,000,000 changés de la catégorie de dette à celle de part de propriétaire et un montant de \$904,000,000 qui fut rayé du bilan.

M. JACKMAN: A la page 5 de votre état, et je veux être bien fixé à ce sujet, au chapitre des prêts du gouvernement pour fins d'immobilisations, la Loi sur la revision du capital a changé le caractère de ces prêts. Cela est-il compris dans le chiffre que vous nous avez donné?

M. COOPER: Oui, j'ai parlé de ce chiffre.

M. JACKMAN: Le président a fait allusion aux revisions de capital des chemins de fer aux Etats-Unis. Puis-je lui demander si quelques-uns de ces chemins ont été incapables de payer leurs charges fixes ces dernières années?

M. VAUGHAN: Je ne puis m'exprimer à ce sujet. La plupart de ces chemins de fer étaient entre les mains de syndicats de faillite depuis six ou sept ans, quelques-uns depuis dix ans, et ils n'ont cessé d'être en faillite qu'au cours de la dernière année. Je crois que la plupart d'entre eux se sont probablement tirés assez bien d'affaires durant les années de la guerre, comme ce fut le cas de presque tous les chemins de fer. Il faut se rappeler que pendant les années de la guerre les revenus d'exploitation ont non seulement augmenté sensiblement, mais le caractère du trafic a varié de sorte que nos taux de transport par rapport à ces marchandises furent rémunérateurs. Nous n'aurons plus de ces marchandises à transporter en temps de paix et cette situation va influer sur tous les chemins de fer. Vous avez probablement noté que plusieurs des chemins de fer des Etats-Unis,—prenez le Pennsylvania par exemple,—ont été exploités à perte durant les trois premiers mois de la présente année. Ces chemins de fer ont réalisé un revenu brut d'un milliard par année.

M. JACKMAN: Quelques-uns des chemins de fer des Etats-Unis de première classe ont-ils fait faillite durant la période que vous avez mentionnée?

M. VAUGHAN: Oui, presque tous étaient des chemins de fer de première classe. Cette classe comprend presque toutes les lignes importantes.

M. JACKMAN: Comment classe-t-on les chemins de fer là-bas?

M. COOPER: Tout chemin de fer dont les bénéfices bruts dépassent un million de dollars par année est un chemin de fer de première classe.

M. VAUGHAN: La Interstate Commerce Commission donne le Northwestern, le Great-western, la Soo Line, le Chicago-St. Paul-Milwaukee-Pacific. Voici la Soo Line qui appartient au Pacifique Canadien. Avant la réorganisation, ses charges fixes étaient de \$8,680,000; après \$54,860.

M. NICHOLSON: Avant que nous abordions le rapport imprimé, si le Comité n'est pas saisi de quelque autre question, je me demande si le président voudrait nous dire quelques mots sur la situation actuelle du charbon, et particulièrement quant à la possibilité d'une suspension partielle ou totale des services ferroviaires au Canada.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: En est-il question dans le rapport?

M. NICHOLSON: Oui, monsieur le président, il en est fait mention dans l'état présenté au Comité.

M. VAUGHAN: Aux Etats-Unis, comme vous avez pu le constater peut-être par les journaux, Washington a décrété, je crois que le 7 mai, les services ferroviaires seront réduits de 25 p. 100, et de nouveau de 25 p. 100 le 15 mai. Et maintenant que les mineurs ont repris le travail, les autorités ont décidé de ne pas imposer la deuxième réduction de 25 p. 100, mais la première réduction de 25 p. 100 demeurera en vigueur tant que la crise du charbon durera. Nous avons eu quelques discussions à ce sujet au Canada et nous en sommes venus à la conclusion que si les autorités ont été obligées de prendre ces mesures énergiques aux Etats-Unis, il ne serait que juste que nous prenions des mesures semblables au Canada.

M. HARKNESS: Quant à l'approvisionnement de charbon, je me souviens que vous avez dit l'an dernier qu'on n'employait pas du charbon de l'Alberta plus à l'Est qu'à un certain endroit en Saskatchewan. Par contre, il fut un temps où on employait ce charbon assez généralement dans l'Est jusqu'à la tête des Lacs.

M. VAUGHAN: Oui.

M. HARKNESS: Avez-vous encore reculé cette frontière en ce qui concerne le charbon de l'Alberta?

M. VAUGHAN: On la recule graduellement.

M. HARKNESS: Où est-elle située actuellement?

M. VAUGHAN: Nous avons pu obtenir beaucoup plus de charbon des mines de l'Ouest que durant la guerre. Nous avons pris toutes les tonnes de charbon canadien propre à la consommation dans les locomotives que nous avons pu obtenir de mines canadiennes. Nous nous sommes mieux tirés d'affaires dans l'Ouest que dans l'Est. Prenez l'an dernier, par exemple. Il nous en a coûté plus de \$2,000,000 pour transporter du charbon américain à l'Est de Montréal, jusqu'à Truro, Nouvelle-Ecosse, un territoire qui a toujours été approvisionné de charbon de la Nouvelle-Ecosse dans le passé. Il y eut une si forte demande de charbon pour d'autres fins durant la guerre, que les chemins de fer Nationaux du Canada furent contraints de transporter du charbon américain dans des territoires qui se servaient de charbon canadien en temps normaux. Malheureusement, cela nous a occasionné des frais très élevés.

M. HARKNESS: A quel endroit dans l'Est avez-vous maintenant fixé la limite pour l'usage du charbon de l'Alberta?

M. VAUGHAN: Je ne puis le dire haut la main. Je puis affirmer, toutefois, que nous achetons de très fortes quantités de charbon de l'Alberta.

M. WALTON: On s'en sert dans l'Est jusqu'à la tête des Lacs, à Fort-William et à Port-Arthur.

M. HARKNESS: Vous en êtes pour ainsi dire revenus au régime de l'avant-guerre?

M. WALTON: Précisément.

M. HARKNESS: Vous comptez pouvoir obtenir suffisamment de charbon des mines de l'Alberta pour qu'il vous soit économique de reculer les limites vers l'Est?

M. VAUGHAN: Je doute si nous pourrions en étendre l'usage très loin dans l'Est à cause des conditions actuelles.

M. HARKNESS: Si la grève s'était prolongée, auriez-vous pu obtenir suffisamment de charbon de l'Alberta, de la Colombie-britannique et de la Saskatchewan pour répondre à vos besoins et maintenir votre chemin de fer en état d'exploitation.

M. VAUGHAN: Je suis raisonnablement certain qu'étant donné le charbon que nous pouvons obtenir de l'Ouest et de l'Est canadiens et la quantité que nous avons en réserve nous serons en mesure de faire face à la situation sans difficulté.

M. MUTCH: En faisant cela auriez-vous entamé sensiblement les quantités destinées à l'usage de la population civile pendant les mois d'hiver?

M. VAUGHAN: Nous avons entamé plusieurs réserves. Nous avons chargé beaucoup de wagons de charbon depuis la grève aux Etats-Unis.

M. MUTCH: Ma question porte moins sur l'usage du charbon de l'Ouest que sur la mesure dans laquelle vous avez entamé les réserves destinées aux civils.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que cela aggravera la situation démesurément; la situation s'est améliorée très sensiblement durant ces derniers mois.

M. HARKNESS: Si la pleine production est reprise dans les mines de charbon des Etats-Unis, songerez-vous à utiliser du charbon américain dans certaines parties du Manitoba et dans la zone à la tête des Lacs, ou bien continuerez-vous simplement à utiliser du charbon de l'Ouest?

M. VAUGHAN: Cela dépendra du coût dans une grande mesure. Nous donnons toujours la préférence au charbon canadien pourvu que la qualité et le prix soient égaux. De fait, nous faisons davantage dans bien des cas. Il y a un grand territoire dans l'Ontario central où il nous est beaucoup plus facile d'obtenir nos approvisionnements des Etats-Unis que du Canada, et je crois qu'il en sera toujours ainsi. Si on adoptait jamais une ligne de conduite sous le régime de laquelle les compagnies houillères seraient en mesure de nous vendre du charbon à des prix de concurrence, ce serait différent.

M. HARKNESS: Vous n'aviez pas adopté alors pour ligne de conduite d'utiliser du charbon de l'Alberta dans l'Est jusqu'à la tête des Lacs?

M. VAUGHAN: Non. Je crois qu'il est juste que je vous le dise. Je ne veux pas tromper le Comité. Il est juste que je dise que nous devons acheter nos marchandises au meilleur marché pour le chemin de fer, compte tenu de la qualité et d'autres facteurs.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Mais s'il y a une préférence, elle doit être accordée au charbon canadien?

M. VAUGHAN: Absolument.

M. JACKMAN: La question du charbon de l'Alberta préoccupe beaucoup le Canada, particulièrement les citoyens de l'Ouest, parce qu'elle se rattache au développement des ressources naturelles. Je me demande si vous pouvez nous dire quels résultats donne le charbon de l'Alberta dans les locomotives.

M. VAUGHAN: Le charbon de l'Alberta provenant de certaines mines est d'un usage satisfaisant dans les locomotives. Règle générale, il ne possède pas les U.T.B., que possède le charbon américain des catégories supérieures, et c'est un charbon beaucoup plus fin. Nous serions enchantés d'utiliser du charbon canadien si nous pouvions l'acheter à un bon prix.

M. JACKMAN: Vous vous en servez depuis des années, et vous constatez qu'il est économique de l'employer jusqu'à la tête des Lacs.

M. VAUGHAN: Mais il faut se rappeler que nous nous en sommes servi jusqu'à la tête des Lacs quand le gouvernement payait une subvention.

M. JACKMAN: De combien?

M. VAUGHAN: Je ne me souviens pas du montant de cette subvention, monsieur Jackman. Le gouvernement a payé aux mines une subvention pour leur

permettre de répondre au prix de concurrence. Il a également accordé une subvention aux mines de la Nouvelle-Ecosse pour leur permettre de faire face aux prix de concurrence. Comme je l'ai dit, c'est le coût qui nous préoccupe actuellement. Nous devons faire entrer le coût en ligne de compte, mais si les mines canadiennes peuvent fournir le charbon à un prix de concurrence nous l'achèterons de ces mines.

M. JACKMAN: Avez-vous quelque idée du chiffre auquel cette subvention se chiffre par tonne? Vous pourriez peut-être faire savoir au Comité où s'établit l'équilibre entre l'Ontario et la Nouvelle-Ecosse et aussi l'équilibre dans l'Ouest entre le charbon des Etats-Unis et le charbon des mines de l'Ouest.

M. VAUGHAN: Je n'ai pas discuté ce sujet récemment, car pendant la guerre il s'est agi d'obtenir tout le charbon dont nous avons besoin à quelque source que ce soit, mais avant la guerre on tenait compte des subventions par rapport aux achats de charbon. A cette époque-là, l'endroit d'équilibre relativement au charbon de l'Ouest était à peu près à la frontière du Manitoba.

M. NICHOLSON: La frontière séparant le Manitoba de la Saskatchewan.

M. VAUGHAN: Oui, la frontière entre le Manitoba et la Saskatchewan,—et dans le cas du charbon de l'Est, suivant le mode de transport du charbon, Montréal était l'endroit d'équilibre. Si les compagnies houillères transportaient le charbon dans leurs propres navires jusqu'à Montréal, elles pouvaient concurrencer les prix jusqu'à cet endroit.

M. HARKNESS: Vous obtenez une subvention sur le charbon de l'Alberta que vous utilisez à l'est de la frontière manitobaine?

M. VAUGHAN: Non, monsieur, nous, en tant que chemin de fer, n'avons rien eu à voir aux subventions. Les compagnies houillères demandent les subventions afin de leur permettre de faire face aux prix de concurrence. Cependant, ce facteur n'est pas entré en ligne de compte durant la guerre parce qu'il nous a fallu transporter du charbon américain dans la Saskatchewan à cause du manque de charbon canadien. Il appartient aux compagnies houillères de prendre des dispositions quant au paiement des subventions.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, il est 1 heure. Allons-nous nous réunir à 4 heures. Plusieurs dirigeants des chemins de fer Nationaux sont présents, et j'espère que nous ferons tout notre possible pour permettre à ces messieurs de reprendre leur travail et de réaliser un bénéfice additionnel sur leur travail de l'année.

M. GIBSON: Renvoyez-les à leur travail.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je faire observer que ce Comité a l'habitude de siéger deux fois par jour, et on m'informe qu'il siège trois fois par jour afin de permettre aux dirigeants de terminer leurs exposés au Comité et de retourner chez eux.

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

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

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, s'il vous plaît.

M. JACKMAN: Je crois que nous discutons le charbon quand nous avons ajourné à midi, et M. Vaughan venait de nous donner l'endroit d'équilibre pour les sources d'approvisionnement de charbon dans l'Ouest et dans l'Est avant la guerre. Je me souviens d'avoir lu quelque part ce matin qu'il a fallu importer du charbon pour la division de l'Est. Puis-je m'enquérir jusqu'à quel endroit dans l'Est vous devez transporter du charbon pour approvisionner la division de l'Est? Vous vous serviez de charbon dans la division de l'Est?

M. VAUGHAN: Jusqu'à la fin de l'an dernier nous servions de charbon canadien à divers endroits dans les provinces Maritimes, mais nous n'avons pu en obtenir suffisamment pour pouvoir le transporter jusqu'à Moncton. En conséquence, nous fumes contraints de transporter du charbon américain jusqu'à Truro, Nouvelle-Ecosse.

M. JACKMAN: Vous ne pouviez utiliser du charbon de la Nouvelle-Ecosse à l'ouest de Moncton?

M. VAUGHAN: Parce que nous ne pouvions en obtenir suffisamment.

M. JACKMAN: A cause de l'approvisionnement insuffisant; et qu'avez-vous dit au sujet de Truro?

M. VAUGHAN: Nous avons transporté du charbon américain jusqu'à Truro, Nouvelle-Ecosse.

M. JACKMAN: Cette situation existait-elle avant la guerre?

M. VAUGHAN: Non, non; elle n'existait pas.

M. JACKMAN: Pourquoi ne pouvons-nous pas nous servir de charbon de la Nouvelle-Ecosse aux environs de Truro et dans la division de l'Est?

M. VAUGHAN: Pour la raison que nous n'avons pas pu l'obtenir. Nous avons acheté chaque tonne de charbon de la Nouvelle-Ecosse que nous pouvions obtenir mais nous n'avons pas pu en obtenir une quantité suffisante pour nos besoins.

M. JACKMAN: Alors, c'est une question de production, ce n'est pas principalement une question de coût.

M. VAUGHAN: Non. Le coût n'a absolument rien à y voir. Il existe deux raisons. La production a fléchi et pendant toute la durée de la guerre la consommation dans les provinces Maritimes s'est accrue et il y eut une forte demande de charbon de soute.

M. WALTON: Une assez forte quantité de charbon de la Nouvelle-Ecosse a été expédiée à Terre-Neuve pendant la guerre.

M. JACKMAN: Y a-t-il eu autant de charbon de produit dans cette zone pendant la guerre que durant la période d'avant-guerre?

M. VAUGHAN: Je crois que la production a fléchi chaque année durant les deux ou trois dernières années de la guerre.

M. JACKMAN: Il me semble qu'il est tout à fait regrettable que nous soyons dans l'obligation d'importer du charbon américain et de le transporter à un endroit aussi éloigné dans l'est que Truro.

M. VAUGHAN: Nous avons fort regretté de ne pouvoir obtenir du charbon canadien car le transport du charbon américain là-bas nous a occasionné des frais énormes. Nous estimons qu'il nous en a coûté \$12.99 environ la tonne pour transporter le charbon américain aux provinces Maritimes, comparé à un coût moyen de, —eh bien, disons plutôt qu'il nous en a coûté \$4.29 de plus pour le transporter là-bas que le prix que n'aurions été obligés de payer pour le charbon canadien.

M. NICHOLSON: \$4—qu'avez-vous dit?

M. VAUGHAN: \$4.29 la tonne. Il nous en a coûté plus de \$2,000,000 pour transporter du charbon aux provinces Maritimes, l'an dernier. Autrement dit, nos frais d'exploitation ont été augmentés de ce montant parce que nous ne pouvions pas nous procurer assez de charbon canadien pour nos besoins.

M. HARKNESS: Cette situation s'est-elle améliorée?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HARKNESS: La production a augmenté?

M. VAUGHAN: Oui, et le charbon de soute n'est pas en demande maintenant.

M. MOORE: Il a été fait mention aujourd'hui de l'utilisation de l'huile dans les locomotives, et on a dit, je crois, que le chemin de fer possédait deux puits à pétrole dans l'Alberta.

M. VAUGHAN: Nous avons exploité certains puits à pétrole près de Vermilion.

M. HARKNESS: Serait-il profitable aux chemins de fer d'exploiter leurs propres mines de charbon dans l'Alberta pour suppléer à la production de mines privées?

M. VAUGHAN: Nous ne croyons pas que nous y gagnerions à exploiter des mines de charbon nous-mêmes. Nous préférons laisser la production du charbon aux mines privées.

M. NICHOLSON: Mais vous ne possédez pas de mines de charbon?

M. VAUGHAN: Nous possédons des mines dans l'Etat de l'Ohio que les chemins de fer Nationaux ont acquis par l'entremise du Grand Tronc. Le chemin de fer du Grand Tronc les a achetées il y a plusieurs années pour protéger son approvisionnement de charbon américain. Nous exploitons encore ces mines, et l'an dernier elles ont produit 1,300,000 tonnes de charbon.

M. NICHOLSON: Les résultats ne justifient pas votre exploitation d'entreprises houillères?

M. VAUGHAN: Nous préférons rester étrangers à l'exploitation minière si nous pouvons acheter suffisamment de charbon pour les besoins de notre réseau.

M. HARKNESS: Vous avez dit, je crois, qu'il serait possible de produire plus de charbon dans l'Alberta que vous ne pourriez utiliser?

M. VAUGHAN: Cela est exact en temps normaux.

M. HARKNESS: Il n'y a pas lieu pour le chemin de fer de se lancer dans l'exploitation de mines de charbon.

M. VAUGHAN: Non, cela est exact. Cela est vrai aussi pour l'Est canadien.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Désire-t-on poser d'autres questions concernant le charbon?

M. JACKMAN: Alors, monsieur Vaughan, je suppose qu'il serait juste d'en conclure que les chemins de fer n'y gagneraient pas, ou que l'on ne pourrait transporter du charbon des provinces Maritimes à des endroits plus éloignés dans l'Ouest sous le régime des subventions versées aux compagnies houillères en ces dernières années. Si vous ne pouviez obtenir assez de charbon, alors il est peu probable qu'une subvention vous aiderait.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que la question de subventions entre en jeu du tout, certainement pas durant la guerre, car chaque tonne de charbon de la Nouvelle-Ecosse produite pendant la guerre se prêtait à un écoulement rapide, je crois, sans subvention. Il y aurait peut-être des cas où des subventions étaient nécessaires, mais en général, il y avait certainement preneur pour chaque tonne de charbon de l'Est, du charbon de la Nouvelle-Ecosse ou du charbon du Nouveau-Brunswick, qui pouvait être produit.

M. JACKMAN: Alors, les chemins de fer n'étaient pas occupés à transporter du charbon de la Nouvelle-Ecosse à Montréal ou à d'autres localités semblables?

M. VAUGHAN: Non.

M. JACKMAN: S'il y avait du charbon vous l'obteniez. Vous n'avez pas pris des chargements quelconques de charbon des mines de l'Est et vous ne l'avez pas transporté ici alors que vous transportiez du charbon américain aux divisions de l'Est?

M. VAUGHAN: Non, il n'y eut pas de chargements dans un sens qui se croisaient avec des chargements dans l'autre sens.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Très bien, messieurs, nous allons maintenant aborder la page 5. Désire-t-on poser des questions sur son contenu?

M. HARKNESS: Monsieur le président, Je voudrais m'en rapporter au troisième ou quatrième paragraphe:

"Au cours de l'année écoulée, des projets d'application générale ont été étudiés et des plans arrêtés pour l'amélioration des services que la Compagnie rend au public, particulièrement en ce qui concerne l'accélération des

trains et l'aménagement du matériel roulant en vue d'une exploitation plus économique et d'un service plus commode et plus confortable pour les voyageurs".

Et j'ai relevé un peu plus loin que l'on a prévu l'acquisition d'un certain nombre de nouveaux wagons de différentes catégories, mais je n'ai pas remarqué que des wagons-lits s'y trouvaient compris.

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas encore commandé de wagons-lits. En fait, ce n'est que tout récemment que nous avons pu obtenir des priorités quelconques pour des wagons à voyageurs du ministère des Munitions et approvisionnements. Ce régime n'existe pas maintenant. Nous sommes à faire préparer des devis pour des wagons-lits du modèle le plus moderne.

M. NICHOLSON: Pouvez-vous nous donner une idée des modèles?

M. HARKNESS: Ce que j'ai à dire est ceci: les quelques dernières fois que j'ai eu l'occasion de voyager sur le Pacifique Canadien, j'ai constaté qu'il a des wagons-lits et des compartiments très améliorés et réellement confortables. Je me demande si le Canadien National s'est engagé dans la même voie.

M. VAUGHAN: Nous nous proposons d'avoir le modèle le plus moderne de wagons-lits qu'on puisse avoir. Nous avons fait nombre de recherches à cet égard et, lorsque ces wagons seront fabriqués, ils seront les plus modernes et les plus au point. Actuellement, nous sommes à moderniser et à redécorer une forte partie de notre matériel. Les wagons seront aussi confortables que possible.

M. MUTCH: Est-ce qu'une bonne partie de ce travail se fait dans la division de l'Ouest?

M. VAUGHAN: Oui, une partie se fait dans nos usines de Winnipeg.

M. HARKNESS: Quelques-uns de ces nouveaux wagons-lits sont-ils déjà en circulation?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas de ces genres de chambrettes et de duplex.

M. HARKNESS: Combien de temps vous faudra-t-il pour les avoir?

M. VAUGHAN: Un peu moins d'un an, je suppose.

M. HARKNESS: Je crois que si le Canadien National n'offre pas ce genre de service en concurrence avec le Pacifique, il aura moins de passagers.

M. VAUGHAN: Nous allons avoir des wagons du modèle le plus moderne.

L'hon. M. CHEVRIER: Présentement, vous en avez commandé quelques-uns, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui, des wagons les plus modernes. Les fabricants ont aussi reçu nos commandes de fourgons à bagages et de fourgons à bagages et express combinés; il y a une commande de trente voitures à passagers, de même que de fourgons à malle, express et bagages.

L'hon. M. CHEVRIER: Quand circuleront-ils?

M. VAUGHAN: Cet automne.

M. PICARD: Vous avez dit au Comité, l'an dernier, que vous étiez à étudier la possibilité d'obtenir du matériel roulant et du matériel nouveau; qu'est-il advenu au cours de l'année?

M. VAUGHAN: Nous avons fait de telle sorte que nos devis seront bientôt complétés. Nos gens ont passé un temps considérable avec les gens des chemins de fer des Etats-Unis, de même qu'avec les fabricants de wagons, pour créer le genre le plus moderne de matériel.

M. PICARD: Aux Etats-Unis, on a déjà mis plusieurs genres de nouveaux modèles de wagons en circulation, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Jusqu'à un certain point, ils ont des wagons duplex et à chambrettes en circulation.

M. NICHOLSON: M. Vaughan peut-il nous parler du programme d'après-guerre? Il y a deux ou trois ans, nous avons eu un mémoire plutôt volumineux à ce sujet et présenté au comité de reconstruction. Il s'est écoulé plus d'un an depuis le jour de la victoire en Europe. Le président Vaughan peut-il nous dire les conditions de ce programme?

M. VAUGHAN: Le programme d'alors est encore sur le papier. Si je me souviens, nous avons indiqué trois différentes choses qu'il fallait faire: l'une concernait les travaux nécessaires et qu'il importait d'exécuter; une autre, ce qui était en perspective et, finalement, ce qui serait utile, mais n'ajouterait rien à nos revenus nets. Jusqu'à présent, nous n'avons pas mis ce programme à exécution. Comme vous le savez, les matériaux sont si rares et si difficiles à obtenir. Le programme de construction de maisons requiert des matériaux de tous genres; et il ne semble pas y avoir besoin actuellement de dépenser de l'argent à des projets d'après-guerre. Ceci peut se produire dans quelques années, mais pas maintenant.

M. NICHOLSON: Et quant à l'emploi? J'ai vu quelque part, dans votre rapport, que plus de vingt mille employés du Canadien National ont fait du service au cours de la guerre et que, sur ce nombre, sept mille sont retournés au travail.

M. VAUGHAN: Je crois qu'il y en a un peu plus que cela qui sont retournés; je pense le nombre est d'environ neuf mille.

M. NICHOLSON: Vous avez dit un petit peu moins de la moitié de ceux qui s'étaient enrôlés; est-ce que cela signifie qu'il n'y avait pas suffisamment d'emplois disponibles pour ceux de retour et désireux de revenir à leur ancienne occupation?

M. VAUGHAN: Tout homme qui s'est enrôlé et a déjà été à notre service aura de l'emploi en autant que notre programme de travail le permettra. Il peut se faire qu'il remplace celui qui a été engagé temporairement depuis deux ou trois ans. Nous nous sommes engagés à donner à tout homme à notre emploi et qui s'est enrôlé au moins sa besogne d'avant-guerre, ou quelque chose de semblable, et de l'améliorer en autant qu'il aurait pu être promu pendant son absence, en tenant compte cependant de nos accords ouvriers.

M. NICHOLSON: Mais moins de la moitié de ceux qui se sont enrôlés sont actuellement au travail chez vous?

M. VAUGHAN: Ils reviennent petit à petit. Il va sans dire que plusieurs ont de l'argent en poche et ne désirent pas commencer à travailler immédiatement, mais il reviennent petit à petit. Il en reste encore à revenir.

M. PICARD: Peut-on dire que le service des passagers est revenu à son niveau d'avant-guerre? Je sais qu'au cours de la guerre, la demande imposée au système ferroviaire a eu pour résultat l'abaissement de ce niveau. Peut-on dire maintenant que votre réseau est revenu entièrement au niveau d'avant-guerre en ce qui concerne le service des passagers?

M. VAUGHAN: Pas tout à fait. Ainsi, sur notre train du matin, entre Toronto et Montréal, nous n'avons pas de wagon-salon. Nous en avons dans ces trains avant la guerre, mais le matériel est actuellement dans nos usines et sera bientôt remis en service.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: J'ai constaté que le train qui part de Montréal pour Ottawa à 4 heures 30 n'a pas de wagon-restaurant.

M. WALTON: Pas actuellement.

M. JACKMAN: Construisez-vous vous-mêmes plusieurs de vos wagons et locomotives?

M. VAUGHAN: D'ordinaire, nous ne construisons pas de nouveaux wagons. Nos locomotives, wagons à passagers et à marchandises sont généralement construits par des usines commerciales. Nous construisons de temps à autre quelques wagons frigorifiques dans nos usines de Winnipeg.

M. JACKMAN: Avez-vous des usines pour construire des wagons ou locomotives?

M. VAUGHAN: Si nous avions l'espace voulu à certains endroits, nous pourrions construire des wagons et des locomotives. Ces endroits sont pleinement occupés aux réparations de notre matériel plutôt qu'à la fabrication de nouveau matériel.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous faites toutes vos propres réparations, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions à la page 5?

M. MOORE: Au cinquième paragraphe, il est fait allusion à la concurrence entre le service des chemins de fer et celui des grand'routes et qui présente un problème d'importance grandissante. Le député de Skeena m'a demandé de vous poser une question à cet égard. Il me dit qu'au cours de la guerre, le ministère de la Reconstruction a construit une grand'route pour donner un service à Vancouver. Depuis ce temps, cette grand'route a été fermée; divers corps publics de la Colombie-Britannique ont demandé qu'on la rouvrit, mais leurs démarches n'ont pas été couronnées de succès jusqu'ici.

M. VAUGHAN: On est actuellement à discuter la question avec le gouvernement de la Colombie-Britannique. Un bout de cette route se trouve sur l'emprise du chemin de fer. Nous avons une entente avec le gouvernement fédéral pour qu'il ne soit utilisé qu'à des fins de guerre et pour que nous soyons protégés contre les accidents pouvant survenir aux usagers. La guerre est maintenant terminée et notre entente avec le Dominion est expirée. Un des membres du cabinet de la Colombie-Britannique est venu me voir il y a quelques jours et nous lui avons expliqué nos vues sur l'usage futur de la route sur notre emprise. J'espère que nous serons en mesure de conclure une entente satisfaisante avec le gouvernement provincial à cet égard.

M. PICARD: Au sujet de la pénurie de charbon mentionnée ce matin et la possibilité d'appliquer certaines mesures, la compagnie a-t-elle un plan, ou est-ce encore à l'état de projet?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas encore de plan bien arrêté monsieur Picard. La situation est repérée de sorte que, si nous devons le faire, nous pourrions formuler des projets très rapidement.

M. PICARD: A-t-on vu à protéger les intérêts du public à l'égard du service de trains locaux sur la ligne principale de l'Est entre Lévis et Rivière-du-Loup? Supposons qu'un de vos conseillers recommande la suppression partielle du service de ces trains locaux, les besoins de la population de ce district seraient-ils pris en considération?

M. VAUGHAN: Si nous trouvons nécessaire de faire quelque chose dans ce sens, vous pouvez être sûr que ce sera avec le moins d'inconvénient possible pour le public. S'il nous faut supprimer quelques trains, nous supprimerons les moins importants.

M. PICARD: Fort bien, mais je pense au service entre Lévis et certains points de l'Est dans Québec, comme Rivière-du-Loup. Actuellement, bien des gens se plaignent que l'express maritime n'arrête qu'à deux ou trois stations le long de la route, et ils disent que si n'importe lequel des trains locaux était supprimé, cela leur causerait bien des ennuis et des inconvénients, parce que les rapides n'arrêtent pas aux endroits locaux. Il y aurait peut-être moyen de voir à ce que l'express maritime, et les autres trains de ce genre, arrêtent aux diverses stations du district. Le temps du trajet entre la Rivière-du-Loup et Lévis sera peut-être de quinze à vingt minutes plus long, mais le service sera meilleur que celui d'aujourd'hui.

M. VAUGHAN: Nous nous efforcerons toujours de donner aux diverses localités un service de trains convenable, et elles peuvent avoir recours au projet que vous formulez. Si nous supprimons un train local, les trains directs devront fournir le service, mais il va sans dire que nos amis qui viennent de l'Est n'aimeront pas ce retard.

M. JACKMAN: A l'égard des \$24,000,000 de surplus de l'exploitation de l'an dernier qui, selon votre rapport, ont été remis au trésor fédéral, quel crédit de comptabilité en recevez-vous? Obtenez-vous une diminution de votre dette envers le gouvernement?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Dans le compte courant ou bien ailleurs?

M. COOPER: Au bilan, du côté droit, prêts du Dominion du Canada, \$674,000,000. Ce montant sera diminué d'autant par le surplus.

M. JACKMAN: Alors lorsque vous payez ce surplus ou profit d'exploitation au gouvernement, il sert à diminuer un prêt qu'il vous a fait précédemment?

M. COOPER: C'est cela.

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. HARKNESS: Juste auparavant, l'intérêt sur la dette consolidée due au public avait diminué d'un peu plus de \$2,000,000, et l'augmentation de l'intérêt sur les prêts du gouvernement n'était que d'environ \$300,000. Est-ce dû à une consolidation financée par le gouvernement?

M. COOPER: Il y a deux raisons. L'une est la diminution de la dette à cause du surplus, l'autre est la consolidation à un taux d'intérêt plus bas.

M. HARKNESS: Quelle est la première?

M. COOPER: La première est la diminution de la dette à cause du surplus de recettes, et la seconde est la consolidation de la dette à un taux d'intérêt plus bas. Les deux combinées expliquent la diminution des charges fixes.

M. JACKMAN: A l'égard de la consolidation, toutes ces transactions ont-elles été faites avec le gouvernement, ou avez-vous essayé de rembourser des obligations détenues par le public?

M. COOPER: Au cours des dernières années, toute transaction s'est faite avec le gouvernement.

M. JACKMAN: Avez-vous des obligations entre les mains du public—je n'ai pas vérifié la liste au dos du document—au sujet desquelles vous ferez une consolidation aussitôt qu'il vous le sera permis?

M. VAUGHAN: Oui, nous en avons quelques-unes. Vous avez la liste de ces échéances; ainsi, un gros emprunt deviendra remboursable au cours de l'année et il sera consolidé à un taux d'intérêt beaucoup plus bas.

M. JACKMAN: A quelle page?

M. VAUGHAN: M. Cooper va vous le dire.

M. COOPER: Examinez le rapport annuel; l'avant dernier poste est obligations garanties du gouvernement à 2¼ p.c. dues le 15 janvier 1946, \$15,000,000.

M. JACKMAN: Sont-elles en circulation actuellement?

M. COOPER: Elles ont été consolidées par un prêt du gouvernement à 2½ p.c.

M. JACKMAN: Quelle est l'échéance?

M. VAUGHAN: Dix ans.

M. JACKMAN: Dix ans à 2½ p.c.?

M. COOPER: Sept ans.

M. VAUGHAN: Sept ans pour les obligations remboursées, mais je crois que ceci a été remplacé par un prêt de dix ans.

M. COOPER: Oui, je vous demande pardon. Et, un peu plus haut, vous voyez obligations avec fonds d'amortissement à 6½ p.c. émises par le Canadian Northern en 1921, échéance du 1er juillet 1946. Le montant total en cours est de \$23,762,000. On s'est entendu avec le gouvernement pour qu'il se charge de cette émission en faisant un prêt que nous espérons pouvoir obtenir à 2 p.c. payable en fonds américains.

M. JACKMAN: Est-ce actuellement un prêt américain?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Et l'échéance?

M. COOPER: Le 1er juillet 1946.

L'hon. M. CHEVRIER: Ceci représente une économie annuelle de combien?

M. COOPER: Une économie annuelle de \$1,068,000.

M. JACKMAN: Quelle est la nouvelle échéance, monsieur Cooper?

M. COOPER: Je crois que c'est un emprunt à dix ans.

M. JACKMAN: Dans les deux cas, vous étiez presque rendus à l'échéance. De toute façon, il vous fallait faire quelque chose; mais n'y a-t-il pas d'autres obligations portant un intérêt plus élevé que vous pouvez appeler et rembourser?

M. VAUGHAN: Nous appelons toutes les obligations que nous pouvons. Il y a sans doute des obligations malheureusement émises sans clauses d'appel, mais lorsqu'elles peuvent être appelées à compter de telle date, nous profitons de ce privilège aussitôt que possible.

M. COOPER: Il n'y a pas d'autres obligations à appeler avant 1948.

M. JACKMAN: Ainsi, ces obligations garanties de trente ans à 5 p.c. de 1954 ne peuvent être appelées?

M. COOPER: Elles peuvent être appelées en 1950 ou par la suite. Nous ne pouvons pas les appeler avant 1950. Vous pouvez les appeler le 1er novembre 1950 à 105.

M. JACKMAN: La majeure partie de votre nouveau financement semble être faite par le gouvernement maintenant, non seulement au sujet du compte de capital, mais aussi des prêts pour matériel. Au cours des années de guerre, je me souviens avoir demandé si oui ou non il ne valait pas mieux, plutôt que de vous faire financer par le gouvernement qui, dans le temps, était occupé à faire des emprunts de la victoire, de placer vos obligations sur le marché.

M. COOPER: Pas nécessairement. Il est bien possible que nous allions sur le marché avant longtemps.

M. PICARD: Je n'ai peut-être pas suivi la question très bien, mais les obligations à 6½ p.c. et échéant en 1946 sont-elles celles que vous avez mentionnées?

M. COOPER: C'est de cette émission que nous parlions.

M. PICARD: Celle que vous avez mentionnée il y a une minute.

M. JACKMAN: Croyez-vous que le réseau reçoive un taux aussi bas du gouvernement sur ses obligations relatives au matériel roulant qu'il pourrait recevoir ailleurs?

M. VAUGHAN: Il y a encore en circulation quelques émissions de matériel portant intérêt à 3½ p.c. Nous sommes actuellement en pourparlers avec le gouvernement pour qu'il consente un prêt pour les mettre à un taux d'intérêt plus bas. Nous n'avons pas encore complété nos projets à cet égard, mais le gouvernement a manifesté son consentement à ce que nous agissions ainsi.

M. JACKMAN: Au point de vue de l'exploitation du réseau, ne vous sentiriez-vous pas plus libres et plus à l'aise si vous faisiez votre financement selon les voies ordinaires plutôt que par l'entremise du gouvernement?

M. VAUGHAN: Il y a deux manières d'envisager la question. Après tout et à certains égards, nous pensons qu'il serait préférable si le gouvernement détenait toutes les valeurs du réseau national. D'autres fois, nous pensons que le gouvernement nous fait payer un taux d'intérêt trop élevé, et que nous pourrions nous adresser au marché pour obtenir de l'argent à un taux moindre. A tout prendre, je ne crois pas que ce soit une mauvaise affaire de faire notre financement avec le gouvernement, mais nous sommes à étudier une émission publique prochainement.

M. JACKMAN: Il me semble qu'au cours des dernières années, le gouvernement vous a fait payer plutôt trop cher, et, pour fins de comparaison avec les autres réseaux, il vaudrait mieux que vous soyiez à votre propre compte.

M. VAUGHAN: Le plus haut taux d'intérêt est de $3\frac{1}{2}$ p.c. sur les titres faisant l'objet de la dévolution.

M. JACKMAN: Quels sont les emprunts du Pacifique Canadien et des autres chemins de fer de premier ordre actuellement?

M. VAUGHAN: Je n'ai vu aucun des emprunts du Pacifique récemment. Quelques chemins de fer américains vendent des émissions de matériel à environ $1\frac{1}{5}$ p.c. et $1\frac{3}{4}$ p.c. Quelques-uns, comme le Southern Pacific, font des emprunts à long terme. J'ai constaté que ce chemin de fer et l'Union Pacific ont fait un emprunt de 30 ans à environ $2\frac{1}{2}$ p.c. l'autre jour.

M. JACKMAN: Pensez-vous qu'en outre de ses certificats de matériel, le Canadien National, vu l'exposé de sa situation, pourrait emprunter sur le marché public?

M. VAUGHAN: Je crois qu'actuellement nous pourrions emprunter sur le marché ouvert à un taux peut-être un peu moins élevé que celui que nous payons au gouvernement. Combien de temps cela durera? Je n'en sais rien.

L'hon. M. CHEVRIER: Sur quelques remboursements de matériel et d'accords d'achat-location, l'intérêt est aussi bas que 2 p.c., n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: L'an dernier, nous avons fait, de concert avec le gouvernement, une émission à $2\frac{3}{8}$ p.c. pour le matériel. C'est le taux le plus bas que nous avons avec le gouvernement. Ce taux baisse de $3\frac{1}{2}$ à $2\frac{3}{8}$ et $3\frac{1}{2}$ p.c. en 1940 pour \$8,000,000; $3\frac{1}{2}$ p.c. en 1941 pour \$16,500,000.

M. NICHOLSON: C'est environ 1 p.c. de plus que paient les chemins de fer américains que vous avez mentionnés?

M. VAUGHAN: Oui.

M. COOPER: Je crois que M. Jackman sera intéressé de savoir que, en tenant compte du taux des coupons, du taux de l'échange, et de la proportion de l'escompte qu'il a fallu accorder au moment de l'émission, notre taux moyen d'intérêt payable au public est de 4.69, et celui payable au gouvernement, de 3.14 p.c.

M. JACKMAN: Ceci comprend aussi vos certificats de matériel?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Ce n'est pas la même sorte de valeurs, n'est-ce pas?

M. COOPER: Non.

L'hon. M. CHEVRIER: Quel est le taux payable au public?

M. COOPER: 4.69. Somme toute, pour le gouvernement et le public, le taux moyen est de 3.85.

M. JACKMAN: Les chiffres peuvent difficilement se comparer, parce que si le gouvernement avait un grand nombre de certificats de matériel rapportant un faible intérêt sur n'importe quel marché, l'équilibre serait détruit.

M. COOPER: Oui. Ce n'est qu'à titre de renseignement que j'ai donné les taux. Il me semble qu'actuellement, un taux d'intérêt de 4.39 p.c. est très élevé. Nous sommes pris, voilà tout.

M. PICARD: Vous dites que vous êtes pris parce qu'il n'y a pas de reconversion?

M. COOPER: Il n'y a pas de clause d'appel ou de remboursement des obligations avant une certaine date.

M. JACKMAN: Connaissez-vous le taux moyen de votre concurrent?

M. COOPER: Non, mais je pourrais le trouver, monsieur Jackman.

M. JACKMAN: Laissez faire, à moins que vous ne le vouliez vous-même.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: D'autres questions sur la page 5?

M. JACKMAN: La déclaration de M. Vaughan m'intéresse d'autant plus qu'il a dit, ce matin, que les charges fixes étaient plutôt lourdes pour le chemin de fer. Pourtant, nous trouvons que, dans son opinion, la situation financière et les pers-

pectives suffisent à lui permettre de faire son financement non pas avec des certificats de matériel, mais bien au moyen du crédit général et hypothécable du chemin de fer, et d'obtenir de l'argent du public à un taux raisonnable.

M. VAUGHAN: Le public reconnaît sans doute que le gouvernement est derrière le réseau national.

M. JACKMAN: Vous ne parlez pas des obligations garanties, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Des obligations qui comportent pratiquement la garantie du gouvernement, implicite sinon autrement.

M. PICARD: A l'exception des émissions relatives au matériel les obligations ne comportent-elles pas toutes la garantie du gouvernement?

M. COOPER: Non.

M. PICARD: Celles indiquées à la page 21.

M. COOPER: Dans le premier groupe, vous avez des obligations de \$525,000,000 toutes garanties par le Dominion. Vous avez ensuite les émissions garanties par les provinces et celles qui ne sont pas garanties. Sur un total de \$573,000,000, un montant de \$525,000,000 est directement garanti par le Dominion.

M. PICARD: C'est ce que j'avais pensé. La plus grande proportion en est garantie.

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT ADJOINT: Messieurs, nous en venons maintenant à la page 6?

M. JACKMAN: Au bas de la page 5, vous parlez des revenus et des dépenses d'exploitation. J'ai lu un article indiquant l'ensemble des résultats des chemins de fer pour les trois premiers mois de cette année, et j'ai calculé que les recettes nettes du Pacifique Canadien au cours de ces trois mois ont baissé de 29 p.c., cependant que celles du réseau national ont baissé de 49 p.c. Pourquoi en serait-il ainsi pour les trois premiers mois?

M. COOPER: Si vous parlez des chiffres du Pacifique Canadien, vous ne devez pas oublier qu'ils contiennent les taxes, etc. Ces chiffres ne peuvent se comparer avec les nôtres.

M. JACKMAN: C'est l'ensemble des recettes nettes. L'article parle de l'ensemble des recettes nettes d'exploitation au début. Je vais vous lire ceci: le titre est "Combined Rail Net Drops". (L'ensemble du revenu net des chemins de fer diminue). Je crois que l'article est de la *Gazette*:

Au cours des premiers trois mois de cette année, l'ensemble des revenus nets d'exploitation du Pacifique Canadien et des chemins de fer Nationaux a diminué de \$9,040,000, ou 43·7 p.c. comparativement à l'an dernier.

A la fin de l'article, il est question de l'ensemble des recettes nettes. Je ne sais pas si c'est la même chose. Oui, c'est la même chose, parce que le total est le même, \$9,040,000. Alors, c'est avant d'avoir tenu compte de ces postes de taxes particuliers au Pacifique. Les revenus des deux chemins de fer ont diminué de \$9,040,000 au cours des trois premiers mois. Ceux du Pacifique ont diminué de \$1,739,000, et ceux du Canadien National de \$7,301,000. En comparant cela avec les trois mois correspondants de l'année précédente, on constate que les recettes du Pacifique Canadien ont baissé de 29 p.c. et celles du Canadien National de 49 p.c.

M. COOPER: Il n'y a aucun doute que, pendant les trois premiers mois, les recettes du Pacifique ont été plus élevées que les nôtres. Toutefois, j'ai constaté qu'au cours du mois d'avril, la diminution de nos recettes brutes a été de 12 p.c. et celle du Pacifique, de 14·6 p.c.

M. JACKMAN: Vous parlez sans doute des recettes brutes après les dépenses.

M. COOPER: Non, des recettes brutes.

M. JACKMAN: Quelles sont les conditions particulières qui amènent cette situation?

M. VAUGHAN: D'abord, nos recettes ont diminué d'une façon plus considérable, ce qui signifie que nous n'avons pas eu la même diminution de dépenses que le Pacifique. Une des raisons importantes de ceci est, nul doute, que nous faisons tellement d'affaires internationales, beaucoup plus que le Pacifique. Ceci a influé considérablement sur la situation de nos recettes brutes et nettes. Il y a eu des grèves à divers endroits des Etats-Unis, dans les aciéries et les fabriques d'automobiles. Ceci a influé sur notre transport bien plus que sur celui du Pacifique.

M. JACKMAN: Vous avez un pourcentage d'exploitation plus élevé aux Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Oui, une partie du Vermont Central et du Grand Trunk Western est comprise dans nos chiffres, et il y a eu une diminution très considérable des recettes du Grand Trunk Western et du Vermont Central.

M. JACKMAN: Je suppose que la ligne du Soo est comprise dans les chiffres du Pacifique?

M. VAUGHAN: Pas du tout.

M. COOPER: Leur ligne du Soo est comprise quant aux dividendes, monsieur Jackman.

M. VAUGHAN: Le Pacifique publie un état séparé pour les lignes américaines, le Soo, le Wisconsin Central, le Duluth, South Shore and Atlantic. Ces lignes ne sont pas comprises dans les chiffres mensuels. Elles ne le sont qu'au cas de déclaration de dividende.

M. JACKMAN: Votre réseau est consolidé et le Pacifique ne l'est pas?

M. COOPER: C'est bien cela. L'organisation du Pacifique est celle d'une compagnie mère, la nôtre est une consolidation.

M. JACKMAN: D'après le tableau général, et même s'il existe une explication, la différence est considérable.

M. VAUGHAN: Il n'est guère raisonnable de prendre trois mois comme base, parce qu'une compagnie peut commencer la pose de ses rails et le remplacement de ses traverses bien plus tôt dans la saison que l'autre. Nombre de conditions rendent plutôt difficile de faire une comparaison pour trois mois seulement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, êtes-vous prêts à passer à la page 6?

M. JACKMAN: Voici où je veux en venir; y a-t-il quelque chose de particulier au réseau national qui nous mettrait dans une mauvaise situation s'il se produisait une diminution générale du volume de transport par comparaison avec le Pacifique? Après tout, ces chiffres passent avant le service des intérêts, par exemple.

M. VAUGHAN: Je crois que les deux chemins de fer du Canada seront atteints très considérablement de la même façon excepté, comme je le dis, que nous souffrirons davantage de la situation internationale que le Pacifique. Mais les recettes des deux chemins de fer diminueront à peu près dans la même proportion au Canada. Une année, ce seront les nôtres qui diminueront, une autre, ce sera peut-être le tour du Pacifique. Dans nos dépenses des trois premiers mois, il y a une augmentation très considérable des salaires sur nos lignes des Etats-Unis; je crois que cette augmentation nous coûte environ \$750,000. La décision arbitrale aux Etats-Unis avait effet rétroactif à compter du 1er janvier, et ceci fait partie des trois premiers mois. Ainsi, il est très difficile de faire une comparaison de cette nature. Je sais où vous voulez en venir; vous voulez savoir pourquoi notre diminution des recettes nettes à été plus considérable que celle du Pacifique au cours des trois premiers mois.

M. JACKMAN: Et dans l'exploitation.

M. VAUGHAN: Oui, et dans l'exploitation. Mais, comme je le dis, je ne crois pas que ce soit juste, parce que nos recettes brutes ont diminué de \$8,484,000, et celles du Pacifique, de \$2,437,000 seulement, pendant la même période.

M. JACKMAN: Pendant quatre mois?

M. VAUGHAN: Non, pendant les trois premiers mois.

M. PICARD: Les lignes américaines sont elles la seule raison de cette différence?

M. VAUGHAN: C'est une des raisons, mais pas la seule.

M. PICARD: Vous avez dit qu'une période de trois mois n'est pas une base raisonnable; croyez-vous qu'à la fin de l'année, la différence entre les deux chemins de fer ne sera pas aussi considérable?

M. VAUGHAN: Je crois que la baisse des recettes brutes et nettes du Pacifique et la nôtre seront à peu près au même niveau à la fin de l'année.

M. PICARD: Croyez-vous que nous devrions prendre l'année entière?

M. VAUGHAN: Oui. Par le fait que les recettes brutes indiquent une grosse différence. Les recettes du Pacifique n'indiquent pas la même diminution que les nôtres du 1er janvier à la fin d'avril, mais ses recettes brutes du mois d'avril ont baissé beaucoup plus que les nôtres.

M. PICARD: Alors, vous pensez que les recettes devraient être calculées sur la base d'une année entière et qu'ainsi, elles seraient plus ou moins sur le même pied.

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Avez-vous des chiffres indiquant la proportion des recettes du chemin de fer au Canada et aux Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Non, mais nous pouvons vous les procurer.

M. COOPER: Les distances respectives en milles sont-elles mentionnées au rapport?

M. VAUGHAN: Si vous regardez à la page 31, vous voyez que nous avons 21,695 milles de voies en exploitation au Canada, et 1,839 aux Etats-Unis. Ces chiffres sont fort intéressants, monsieur Jackman. Au cours de 1945, nos recettes ont été de \$49,873,404 aux Etats-Unis, et de \$383,899,990 au Canada.

M. JACKMAN: La base est à peu près la même, soit environ neuf pour cent.

M. VAUGHAN: Oui, environ. La diminution de nos recettes nettes pendant les quatre premiers mois a été de 8·8 p.c. sur les lignes canadiennes, et de 13·9 p.c. sur les lignes américaines.

M. JACKMAN: Mais le profit, les 5 p.c. par rapport aux 10 p.c. du tout—cela ne fait que 2 p.c.—ne modifiera pas la situation sensiblement.

M. VAUGHAN: Je ne connais pas le montant exact, mais il est considérable.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Allons-nous passer à la page 6?

M. JACKMAN: Une autre courte question. Il nous faut comparer les résultats avec quelque chose. Le Pacifique offre la comparaison la plus facile et la plus naturelle que nous puissions faire. Les lignes que nous avons dans les états limitrophes sont, généralement parlant, aussi bonnes que nos lignes canadiennes. De plus, la situation générale aux Etats-Unis et au Canada est essentiellement semblable; les conditions de là-bas sont les mêmes qu'ici, de sorte qu'elles n'influent que relativement peu sur les résultats généraux. Je saisis votre point dans le cas où vous avez une augmentation considérable des salaires; mais il n'y a pas beaucoup de raison de dire que, parce que les comptes du réseau national sont sur une base de consolidation, alors que ceux du Pacifique le sont sur une de compagnie privée, on ne peut faire de comparaisons des recettes trimestrielles des deux entreprises.

M. VAUGHAN: Il peut être difficile d'agir ainsi, parce que, comme vous le savez, la ligne du Soo ne fait pas de très bonnes affaires depuis de nombreuses années. Je ne sais pas la figure que ferait le Pacifique s'il incluait les résultats du Soo dans son état d'ensemble.

M. COOPER: Ne serait-il pas raisonnable de faire une comparaison pour toute l'année 1945?

M. JACKMAN: Excepté que je désire connaître l'effet que la diminution des affaires a sur les deux chemins de fer. Il me semble que le réseau national est plus atteint que le Pacifique.

M. VAUGHAN: Je n'ai pas bien saisi.

M. JACKMAN: M. Cooper proposait de prendre les résultats de 1945, ce qui permettrait une comparaison plus juste. Ma seule raison de parler du rapport trimestriel est que je désirais savoir l'effet que la diminution des affaires peut avoir, au point de vue de l'actif, sur l'exploitation des deux chemins de fer.

M. VAUGHAN: Lorsque nous parlons de la diminution sur nos lignes américaines, il ne faut pas oublier que ceci a un effet sur nos lignes canadiennes, parce qu'une bonne partie du trafic a son origine sur le Grand Trunk Western, passe par le Canada et est ramenée aux Etats-Unis, soit à Buffalo, soit dans la Nouvelle-Angleterre, par voie du Vermont Central, de sorte que nos affaires au Canada subissent fortement le contre-coup de la baisse des affaires aux Etats-Unis. Je crois que le seul moyen de faire une comparaison entre le Pacifique et nous-mêmes est de prendre le quotient d'exploitation en 1945, soit les recettes nettes après déduction des dépenses. Notre quotient est de 81.9, alors que celui du Pacifique était de 81.3 soit une très légère différence.

M. JACKMAN: Ces chiffres ne se rapportent-ils qu'aux chemins de fer, ou comprennent-ils les hôtels, les navires et le reste?

M. VAUGHAN: Les chemins de fer simplement. Ceci démontre que nos quotients d'exploitation se rapprochent de très près.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Si vous le voulez bien, messieurs, nous allons passer à la page 6.

M. JACKMAN: A l'avant dernier paragraphe de cette page, nous voyons:

Le coût augmenté du mouvement du trafic, non compensé par un revenu supplémentaire, avait rapport avec le mouvement considérable d'équipement de passagers vide dirigé vers les villes maritimes pour le rapatriement des troupes, etc.

Je suppose que cette situation a maintenant pris fin et que, comme résultat, vous vous attendez à de meilleures recettes?

M. VAUGHAN: C'est raisonnable. Nous transportons encore au pays les épouses et les enfants de ces hommes. A notre point de vue, il est beaucoup plus facile de transporter des troupes outre-mer que de les ramener. Lorsque nous transportions des troupes sur le littoral, nous les déposions le long des navires et nous en avions fini. Maintenant, lorsque les troupes reviennent, il nous faut recueillir du matériel vide d'un bout à l'autre du réseau et l'envoyer au bord de la mer. On nous donne des dates précises de l'arrivée de navires et l'on s'attend à ce que nos wagons soient sur les lieux aux dates indiquées; plus tard, nous apprenons que ces navires peuvent avoir deux, trois, quatre ou cinq jours de retard à cause du mauvais temps ou d'autres raisons, avec le résultat que notre matériel est immobilisé à Halifax pendant ce temps; ceci coûte très cher au Canadien National, et je suppose qu'il en est ainsi pour le Pacifique Canadien.

M. MUTCH: Ramenez-vous plusieurs wagons gratuits après avoir transporté des troupes aux ports maritimes?

M. VAUGHAN: Pas autant.

M. MUTCH: Le matériel n'était pas aussi bon pour l'aller que pour le retour?

M. VAUGHAN: C'est bien cela.

M. HARKNESS: Maintenant que vous vous êtes débarrassés de ces dépenses imprévues pour le transport des troupes, quelles sont les économies que vous pensez pouvoir faire?

M. VAUGHAN: Il est très difficile d'évaluer ceci en dollars et cents, mais nous ferons quelques économies parce qu'il y a eu un très considérable transport gratuit de matériel. Comme ces hommes reviennent d'outre-mer, nous pouvons avoir une couple de trains pour Vancouver, un pour Calgary, un pour Edmonton, un autre pour Winnipeg, et ces trains devront être retournés à la hâte et gratuitement à Halifax pour rencontrer un autre corps de troupes, et ces trains devront peut-être attendre l'arrivée du navire pendant plusieurs jours, de sorte que je crois qu'à l'avenir on évitera beaucoup de transport gratuit.

M. HARKNESS: Ce coût réduit du mouvement du trafic compensera-t-il la perte du trafic?

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

M. WALTON: Ce transport des personnes à charge est loin d'être terminé; il se continuera pendant plusieurs mois.

M. MUTCH: Un autre facteur qui entre en ligne de compte sera l'usage ultérieur du matériel immobilisé, comme vous l'avez dit, pour attendre les navires chargés de troupes; tout cela vous a empêchés d'utiliser ce matériel pour le transport des passagers que vous auriez pu faire, si vous l'aviez eu à l'endroit voulu.

M. WALTON: C'est exact.

M. JACKMAN: Vous avez parlé de la pénurie de main-d'œuvre et de matériaux. Pouvez-vous nous dire maintenant quelle partie de cette réserve de \$69,000,000 pour travaux d'entretien ultérieur vous allez employer? Allez-vous en utiliser une partie cette année.

M. VAUGHAN: Oui, c'est notre intention d'en utiliser une partie cette année, du moins au point d'entreprendre ce que nous pouvons considérer comme des travaux d'entretien ultérieur. Je ne puis vous dire présentement quand ceci aura lieu. Il nous faudra attendre jusqu'à la fin de l'année pour savoir au juste ce que nous avons fait sous le rapport de l'entretien ultérieur.

M. JACKMAN: Je suppose que cette réserve servira à diminuer le coût jusqu'à un certain point, selon les résultats?

M. VAUGHAN: Nous la mettons de côté dans ce but.

M. JACKMAN: Si vous n'en avez pas besoin, vous ne vous en servirez pas?

M. VAUGHAN: Si nous n'en avons pas besoin, nous ne nous en servirons pas.

M. PICARD: Parlez-vous maintenant de l'entretien ultérieur?

M. JACKMAN: Oui, ce compte de \$39,000,000 que l'on voit au bilan. Il est fort possible qu'il compenserait une diminution des recettes, le cas échéant; tous les chemins de fer, je suppose, se serviraient ainsi d'une telle réserve?

M. VAUGHAN: Ce n'est pas notre intention de l'employer à ces fins. Si nous pouvons trouver les matériaux et la main-d'œuvre et qu'il importe de faire des travaux d'entretien, le fonds sera employé à cette fin, l'argent spécial que nous dépensons pour l'entretien proviendra de ce fonds, mais non pas les frais généraux.

M. MUTCH: Et une partie de ce fonds permettra de continuer le travail de réintégration dans vos propres usines?

M. VAUGHAN: Exactement.

M. MUTCH: Et pour maintenir le niveau de l'emploi; s'est-on servi de ce fonds dans ce sens jusqu'à aujourd'hui?

M. VAUGHAN: Oui, jusqu'à un certain point. Nous avons un nombre plus considérable que jamais d'hommes employés dans nos usines pour remettre le matériel en état, pour le refaire. Une certaine partie de cette dépense proviendra du fonds d'entretien ultérieur.

M. MUTCH: D'après ce que je puis voir, cette réserve a été créée aux fins de relever le niveau du matériel roulant et, en même temps, de protéger la situation de l'emploi en maintenant le niveau de ce dernier pour accomplir certains travaux d'entretien ultérieur.

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. WALTON: Il nous a fallu procéder bien tranquillement dans ce sens, parce que la situation du matériel était telle qu'il nous était impossible d'obtenir les matériaux voulus pour tenir tous nos hommes au travail.

M. MUTCH: Est-il raisonnable de dire alors, monsieur Walton, que s'il y a eu un retard à ce sujet, c'est dû principalement à la pénurie de matériaux?

M. WALTON: Et au manque de trafic aux points divisionnaires. Il y a pu y

avoir une certaine confusion à l'égard du niveau de l'emploi, parce qu'alors que nous nous efforçons de maintenir l'embauchage au complet dans les usines de réparations, et lorsque je parle des points divisionnaires, je parle des rotondes et là où l'on répare les voies, la situation doit être réglée selon le trafic qui passe, et si ce même trafic diminue, nous ne pouvons pas garder à notre emploi autant d'hommes dans nos rotondes et pour réparer les voies que nous le ferions si le trafic restait à un niveau élevé.

M. MUTCH: Mais vous réparez autant de wagons à marchandises et autres de ce genre?

M. WALTON: Nous avons été en mesure d'augmenter la production jusqu'à un certain point.

M. PICARD: Votre travail de mise en état du matériel roulant est débité normalement à votre réserve régulière et d'entretien ultérieur. Quelle proportion du travail maintenant en cours considérez-vous comme frais normaux d'entretien ultérieur; je parle du travail qui aurait dû être fait, mais qui a été remis à cause de la guerre?

M. VAUGHAN: C'est difficile à établir avant la fin de l'année. Je dois dire que M. Cooper a une formule fixe à ce sujet. Au cours de cette année, nous n'avons débité qu'un faible montant à la réserve d'entretien ultérieur.

M. COOPER: Jusqu'à présent, nous n'avons employé cette réserve que pour le matériel, et non pas pour l'entretien de la voie ou des bâtisses. En calculant combien nous devrions débiter à la réserve d'entretien ultérieur, nous avons calculé que 57 p.c. des dépenses d'entretien du matériel varient selon le trafic. Nous avons calculé les dépenses de l'entretien du matériel en 1945 d'après la diminution du trafic en 1946 comparativement à 1945. De cette façon, nous en sommes arrivés à savoir ce que les dépenses d'entretien du matériel auraient pu être en tenant compte de la diminution du trafic et, jusqu'au point que les dépenses ont dépassé ce chiffre, nous avons débité l'excédent à la réserve d'entretien ultérieur.

M. JACKMAN: Alors, vous avez présentement une formule fixe.

M. COOPER: Absolument, et je puis vous assurer que cette formule servant à mesurer la différence entre les dépenses et le trafic ne nous vient pas des nuages; c'est la formule approuvée par la division du génie de l'Association des chemins de fer américains. Nous puisons à bonne source.

M. JACKMAN: Je vois au bilan du Pacifique que sa balance de réserve d'entretien est de \$35,200,000 alors que la vôtre est \$39,000,000.

M. COOPER: A ce titre, le Pacifique s'est servi de \$5,250,000 pour entretien ultérieur en 1945, et nous avons utilisé \$5,000,000. Ils ont puisé un peu plus que nous en 1945.

M. PICARD: Incluez-vous le coût de l'entretien de l'emprise, celui du trafic plus lourd au cours de la guerre, dans le débit que vous portez au compte de l'entretien ultérieur, plutôt que comme un poste de l'entretien ordinaire de la voie.

M. COOPER: Ceci arrivera mais, jusqu'à présent, nous n'avons pas encore compté quoi que ce soit pour l'entretien des voies au débit de l'entretien ultérieur.

M. PICARD: Vous ne vous en êtes pas servi de cette façon?

M. COOPER: Non, nous n'avons utilisé aucune partie de la réserve pour l'entretien de la voie.

M. PICARD: Vous pourriez le faire et vous en servir pour mettre la voie en bon état?

M. COOPER: Oui, et nous avons l'intention d'en utiliser une certaine partie en 1946.

M. JACKMAN: Comme le Canadien National est une compagnie publique, son surplus n'est pas sujet à l'impôt. Savez-vous, ou non, si cette somme de \$35,200,000 établie par le Pacifique a été taxée, si la taxe a été payée, ou si la compagnie a été autorisée à l'établir comme fonds d'entretien ultérieur sans taxe?

M. COOPER: C'est une question, messieurs, à laquelle je ne tiens pas à répondre. Je ne crois pas qu'il m'appartienne de répondre à une question concernant les comptes du Pacifique.

M. JACKMAN: Nous essayons de faire des comparaisons et, pour y arriver, il n'est que juste que nous pensions à tout ceci, surtout lorsqu'un chemin de fer est la propriété du gouvernement et ne paie pas de taxes, et que l'autre en paie.

M. COOPER: Je puis dire simplement ceci: c'est que si le Pacifique avait été aux Etats-Unis, il ne lui aurait pas été permis de déduire pour fins de taxes les frais d'exploitation pour créer une réserve d'entretien.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il en est ainsi du réseau national?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser sur le page 6?

M. MOORE: Oui. Au dernier paragraphe, il est dit que les salaires payés par le réseau national étaient de \$43,000,000 environ plus élevés en 1945 qu'en 1939. Je désire savoir s'il y a une différence dans le nombre des employés entre 1939 et 1945, et si c'est ceci qui explique l'augmentation.

M. VAUGHAN: Nous avons un bien plus grand nombre d'employés en 1945 qu'en 1939, et M. Cooper peut vous donner des explications.

M. COOPER: Oui. Le montant n'a rien à voir avec les employés additionnels. L'augmentation n'est due qu'aux salaires plus élevés.

En 1939, nous avons 78,000 employés. En 1945, nous en avons 105,000, soit 27,000 de plus. Maintenant, aucune partie des \$43,000,000 ne se rapporte au nombre supplémentaire. Ce que nous avons fait a été de prendre le nombre d'heures de travail de 1945 et de calculer ce que nous aurions payé selon les taux de 1939, ceci, moins les salaires réellement payés, s'est monté à \$43,000,000.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La page 7, messieurs?

M. MOORE: Une autre question, s'il vous plaît. J'ai fait plusieurs voyages d'un bout à l'autre du Canada et il me semble que sur le Pacifique Canadien comme sur le Canadien National, les garçons de wagons-lits ont une tâche très dure à accomplir. Est-ce qu'il y a eu des plaintes au sujet des conditions de travail de ces hommes, notamment au sujet des heures de travail? Ils sont au travail pendant de longues heures.

M. VAUGHAN: Leurs heures de travail sont mentionnées à la liste. S'ils font du temps supplémentaire, ils sont payés en conséquence. Nous n'avons pas récemment reçu de plaintes de ces gens à cet égard.

M. WALTON: C'est la seule réponse que nous pouvons donner, monsieur; les salaires, les heures et conditions de travail sont tous sujets aux ententes conclues entre les garçons, leurs représentants dûment reconnus et le chemin de fer, tout comme dans n'importe quel autre service du chemin de fer.

M. MOORE: Ils ont leur propre union?

M. WALTON: Certainement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La page 7, messieurs.

M. JACKMAN: Au sujet de ce graphique indiquant l'augmentation des divers articles utilisés par un des chemins de fer. Je suppose que si nous n'avions pas pris le niveau des prix de 1939, mais celui d'octobre 1941, le jour où la fixation des prix a été établie, la ligne, s'il y a quelque chose, serait plus raide, ce qui indiquerait que le plafond des prix, dont vous n'êtes sans doute pas responsables, a souvent été percé—49.4 p.c., 47.3 p.c.—et l'acier 12 p.c. Vous aviez le plafond des prix pendant cette période et vos taux de salaires étaient stabilisés.

M. VAUGHAN: Excepté lorsque le Conseil du travail accordait des augmentations de salaires très substantielles.

M. JACKMAN: C'est le travail, mais vous avez aussi une augmentation du volume du trafic, et, cependant, nous voyons ici une diminution.

M. COOPER: A cause du changement des caractéristiques du trafic, le taux par tonne-mille a diminué en 1945. Le trafic militaire y comptait aussi pour quelque chose.

M. JACKMAN: Comme question de fait, vous avez reçu moins pour transporter plus.

M. VAUGHAN: Moins pour transporter une tonne de marchandises un mille.

M. NICHOLSON: Où prenez-vous ces chiffres?

M. COOPER: Ils sont ici; les taux moyens de revenu par tonne-mille et par passager-mille équivalent à une diminution des revenus d'exploitation de \$10,-742,000.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: S'il n'y a pas d'autres questions à poser sur la page 7, nous allons passer à la page 8.

M. JACKMAN: Un simple mot au sujet de cette ligne de la page 7 où vous mentionnez \$24,756,130; sur quelles immobilisations ou sur quelle part d'intérêt du gouvernement, est-ce un revenu?

M. COOPER: Ceci, monsieur Jackman, est indiqué à la page 14. On y voit que le gouvernement a une part de propriétaire de \$777,000,000.

M. JACKMAN: Et, effectivement, ceci rapporte?

M. COOPER: Plus de 3 p.c. du montant.

M. JACKMAN: De fait, l'argent est simplement allé au gouvernement pour diminuer ce prêt.

M. COOPER: Oui.

M. PICARD: C'est ce que vous dites dans l'état, à la fin de la page 3:

Le revenu net disponible pour paiement d'intérêt a été de \$71,084,272; environ 3·5 p.c. sur la capitalisation total.

M. COOPER: Ceci démontre que le revenu sur la capitalisation totale a été à peu près au même taux que sur la part de propriétaire.

M. PICARD: Vous voulez dire par là que les chiffres ne varieraient pas beaucoup?

M. COOPER: Pas beaucoup. Sur la capitalisation totale, ils sont de 3·5, et sur la part de propriétaire, de 3·2 p.c.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous des questions à poser sur la page 8, messieurs?

M. NICHOLSON: Relativement aux immobilisations, avez-vous suivi une politique spéciale concernant la construction de nouvelles stations? Nombre de villages du Canada ont apparemment l'impression qu'ils ont besoin de nouvelles stations comme partie du programme de construction d'après-guerre. Qui décide si elles doivent être construites?

M. VAUGHAN: La construction de nouvelles stations est une question étudiée bien soigneusement. Nombre de municipalités sont fières de leur apparence et considèrent qu'elles devraient avoir une nouvelle station. Notre politique s'établit sur le besoin, l'état de la station, la population et le trafic disponible. Tous ces facteurs sont pris en considération lorsque nous construisons une nouvelle station. Nous ne les construisons que là où elles sont le plus nécessaires. Naturellement, nous ne pouvons pas donner une station à quiconque veut en avoir.

M. GIBSON: Il vaut mieux ne pas construire de nouvelles stations avant d'avoir plus de maisons.

M. JACKMAN: Bravo!

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: D'autres question sur la page 8?

M. PICARD: La majeure partie de ces immobilisations servirait à l'acquisition de matériel roulant?

M. COOPER: Le détail est indiqué à la page 10.

M. PICARD: Lorsque vous parlez d'achats de matériel, s'agit-il de matériel roulant ou de nouveaux wagons?

M. COOPER: Oui.

M. PICARD: De wagons à marchandises principalement?

M. COOPER: Oui, nous en parlons dans l'exposé. Nous disons: "La principale dépense a été pour du nouveau matériel acquis en vertu des accords de location-achat conclus avec le gouvernement et s'appliquant à 1,980 wagons à marchandises et 146 wagons-frigorifiques d'un coût total de \$10,078,911."

M. PICARD: Je n'ai pas vu cela.

M. JACKMAN: Il y a quelques années, j'ai posé une question de ce genre au sujet du matériel roulant; si le chemin de fer, ai-je dit, a été capable d'assurer un si gros volume de trafic pendant les années de guerre, et si nous nous attendons à une certaine diminution dans les années d'après-guerre, la demande de nouveau matériel sera-t-elle extraordinaire ou simplement semblable à celle d'avant-guerre, pour le volume d'affaires auquel vous vous attendez?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas qu'il y ait une forte demande de matériel neuf. Je crois plutôt que notre situation sera à peu près la même qu'avant la guerre. Nous allons ajouter à notre matériel au fur et à mesure que le besoin se fera sentir pour remplacer le matériel hors d'usage, et si de nouvelles affaires se présentent, ou si nos revenus augmentent, ou encore si un certain genre de trafic requiert un nouveau matériel, nous l'achèterons.

M. JACKMAN: Vous ne vous attendez pas de faire des dépenses beaucoup plus fortes qu'en 1939?

M. VAUGHAN: Non. Nous allons commander quelques wagons-lits et peut-être quelques wagons à marchandises d'ici deux ou trois ans, peut-être aussi quelques locomotives, mais nos besoins de nouveau matériel roulant ne seront pas très considérables.

Le PRÉSIDENT: La page 9, messieurs.

M. JACKMAN: Le Service des messageries du Canadien national fonctionne-t-il à profit ou à perte? Pouvez-vous nous le dire?

M. VAUGHAN: On peut dire qu'il fonctionne à profit. Il paie un certain montant au chemin de fer pour l'usage de ses installations. Vous avez les chiffres, monsieur Cooper?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Le Service est-il considéré comme une compagnie séparée dans vos comptes?

M. VAUGHAN: C'est simplement une division du chemin de fer.

M. JACKMAN: Lui faites-vous payer le transport?

M. VAUGHAN: Oui. M. Cooper peut vous dire exactement ce qu'il a payé au chemin de fer pour l'usage des installations.

M. COOPER: Les recettes brutes du Service est de \$18,898,000, et ses frais d'exploitation, qui n'incluent pas le transport par wagons, sont de \$10,565,000. Il y a un revenu net de \$8,333,000. C'est ce qu'il a payé au chemin de fer pour le transport par wagons.

M. WALTON: De toute façon, tout ce que le service fait va au chemin de fer, de sorte que si vous établissez une facture, on peut toujours discuter si vous avez inclus tout ce qui devrait y être. A tout événement, tout ce que le service retire va au chemin de fer.

M. NICHOLSON: J'ai reçu des plaintes du public voyageur, parce que, sur les lignes de l'Ouest, des marchandises étaient transportées par wagons incomplets

alors que, normalement, elles auraient dû l'être par trains de marchandises. On m'a dit, au mois de février, qu'un râteau, qui devait être utilisé l'été prochain, a été transféré d'un wagon de messageries à un autre, alors qu'un train de passagers était immobilisé, et que vingt sacs de farine ont été déchargés à une petite station, alors qu'un autre train de passagers était immobilisé. Est-ce qu'il y a bien des plaintes à ce sujet?

M. WALTON: Très peu de plaintes me sont parvenues. Il se peut que, dans certains cas, nous essayions de faire trop sur des trains de cette nature. Le transport par wagons à chargement moins que complets sur certains trains de passagers a été entrepris pour faire concurrence aux camionneurs. L'intention était d'expédier des marchandises qui, autrement, auraient pu être transportées par camions et, généralement, de fournir un bon transport pour moins d'un wagon complet. Il peut se faire, comme vous le dites, que nous ayons été trop loin dans certains cas. Je discuterai la chose avec nos gens et j'y verrai. Il peut se faire que, dans quelques cas, elle ait occasionné le retard d'un train de passagers.

M. NICHOLSON: Si les gens étaient affamés, vous pourriez fort bien expédier un sac de farine par train de passagers, mais lorsqu'il n'en est pas ainsi, ce n'est pas nécessaire lorsqu'un train de marchandises passera le jour suivant.

M. WALTON: Il se peut que les marchandises n'aient pas été séparées avec le soin nécessaire.

M. JACKMAN: Les taux de messageries sont beaucoup plus élevés que ceux des trains de marchandises.

M. VAUGHAN: Il se peut que quelqu'un ait télégraphié qu'il avait un besoin urgent d'un article et qu'on l'ait envoyé par train de passagers.

M. WALTON: C'est la question de transporter certaines marchandises par trains de passagers. Ce transport a été inauguré il y a quelques années à cause de la concurrence du camionnage.

M. NICHOLSON: Très bien, mais vous n'êtes pas supposés prendre des articles lourds qui peuvent immobiliser un train.

M. JACKMAN: Malgré la concurrence du camionnage et le fait que vous devez faire concurrence dans vos taux, le coût du transport de vingt tonnes de farine par wagons à marchandises doit être infiniment plus bas que par messageries.

M. WALTON: Il n'a jamais été question de vingt tonnes.

M. NICHOLSON: J'ai dit vingt sacs.

M. HARKNESS: Au titre des salaires, je vois que vous avez des demandes qui signifient une augmentation de \$32,000,000 par année. Si toutes ces demandes sont approuvées par les tribunaux qui s'en occupent actuellement et si elles ont un effet rétroactif à 1945, ne réduiront-elles pas le surplus que vous indiquez?

M. VAUGHAN: Il est assez difficile de dire ce que le Conseil national du travail en temps de guerre accordera. Nous n'en avons aucune idée. Nombre d'unions ont actuellement fait des demandes au Conseil. Y aura-t-il rétroactivité ou non, nous ne pouvons le dire.

M. HARKNESS: Les demandes sont à effet rétroactif?

M. VAUGHAN: En effet, quelques-unes, dans le passé, comportaient la rétroactivité.

M. HARKNESS: Jusqu'à ce que ces demandes soient réglées, vous ne savez pas si ce surplus de \$24,000,000 est exact ou non?

M. VAUGHAN: Oui; si elles sont réglées maintenant, elles seront transportées aux comptes de 1946. C'est-à-dire s'il y a rétroactivité.

M. HARKNESS: Au titre d'"arriérés de salaires" ou quelque chose de semblable.

M. PICARD: Ce serait principalement sur les lignes américaines, n'est-ce pas? Je parle de ces demandes d'augmentations en suspens.

M. VAUGHAN: Non, les lignes canadiennes. Diverses unions des lignes canadiennes nous ont fait des demandes se montant à \$30,000,000, et nous ne les avons pas encore toutes reçues.

M. PICARD: Le problème que posaient vos relations avec les unions ouvrières américaines sur les lignes américaines est-il à peu près réglé maintenant? Savez-vous exactement où vous en êtes?

M. VAUGHAN: Une augmentation de 16 cents de l'heure avec rétroactivité au 1er janvier a été accordée au cours du dernier mois. Vous avez probablement constaté par la voie des journaux que les hommes ne sont pas satisfaits de cette augmentation. Ils demandent une augmentation additionnelle de 14 cents l'heure. Ils menacent de se mettre en grève s'ils ne l'obtiennent pas. J'ignore ce qui en résultera.

M. PICARD: Vous ne croyez pas que cette augmentation serait d'application rétroactive antérieurement au 1er janvier?

M. VAUGHAN: Non.

M. HARKNESS: Comme résultat des augmentations de salaire accordées aux Etats-Unis quelle différence y-a-t-il généralement entre les taux de salaire payés à vos employés au Canada en comparaison des salaires que touchent les employés faisant le même travail aux Etats-Unis? La différence est-elle très marquée?

M. WALTON: Il existe une différence considérable. Dans le cas d'une ou deux classes auxquelles je songe, la différence est de 20 p. 100 ou de 20 p. 100 environ, autant que je m'en souviens.

M. HARKNESS: Je suppose que les employés canadiens demandent que leurs taux de salaire soient portés au niveau des salaires payés aux employés américains dans bien des cas?

M. WALTON: C'est ce qu'ils ont demandé à diverses reprises dans le passé.

M. VAUGHAN: Il est juste de dire, je crois, qu'au Canada quelques-uns de nos employés bénéficient de conditions plus favorables que sur les chemins de fer des Etats-Unis, et cela compense un assez fort pourcentage de la différence.

M. NICHOLSON: Eh bien, dites-nous à quoi vous songez, par exemple?

M. VAUGHAN: Eh bien, nos horaires comportent ce que l'on appelle le temps de préparation et le temps aux termini, et je ne crois pas que ces périodes figurent dans les horaires américains.

M. WALTON: C'est vrai.

M. MUTCH: Existe-t-il une obligation contractuelle portant qu'il n'y aura qu'un certain pourcentage d'écart entre les taux de salaire américains et canadiens?

M. VAUGHAN: Non, l'échelle ne comporte rien de la sorte.

M. HARKNESS: Généralement parlant, serait-il vrai de dire qu'aussi longtemps que les taux américains dépasseront les taux canadiens, vos employés canadiens insisteront pour obtenir des taux de salaire semblables?

M. VAUGHAN: Dans le passé, les unions n'ont pas trop appuyé sur ce facteur. Ils font sans doute appel à cet écart dans leurs raisonnements, mais l'écart existe depuis plusieurs années, et règle générale, les demandes formulées par les employés de chemins de fer canadiens sont pour une augmentation de salaire correspondant à celle consentie aux Etats-Unis.

M. MUTCH: Est-il exact de dire que l'écart est moins prononcé dans le cas des préposés au service des trains que dans le cas des autres employés de chemin de fer?

M. WALTON: Oui, je crois que l'écart serait moindre dans le cas des préposés au service des trains.

M. MUTCH: Les salaires que touchent les employés de cette catégorie se rapprochent davantage des taux de salaire payés aux Etats-Unis?

M. PICARD: Est-ce que la différence dans les salaires ne se rattacherait pas plus ou moins au chiffre-indice du coût de la vie aux Etats-Unis et au Canada?

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. JACKMAN: On pourrait signaler aussi que les congressistes américains sont beaucoup mieux rémunérés que les députés au Parlement.

M. VAUGHAN: Presque tout le monde aux Etats-Unis est mieux rémunéré.

M. HARKNESS: Si on fait droit à une forte proportion de ces demandes d'augmentations de salaire, il en résultera que votre exploitation se soldera par un déficit l'an prochain même si le volume du trafic est maintenu?

M. VAUGHAN: Tout dépend des augmentations qui sont accordées. Les résultats que nous réaliserons à la fin de la présente année dépendront surtout non pas du niveau auquel le trafic est maintenu mais du taux auquel les salaires seront maintenus.

M. HARKNESS: Votre exploitation serait certainement déficitaire si vous faisiez droit à toutes les demandes d'augmentations de salaire?

M. VAUGHAN: Il n'y a pas le moindre doute à ce sujet, et notre exploitation se soldera par un déficit même si nous ne faisons droit qu'à une proportion des demandes.

M. MUTCH: A ce seul compte.

M. HARKNESS: En supposant même que vous mainteniez le niveau du trafic, la perspective n'est pas bonne sous ce rapport.

M. VAUGHAN: Cela est exact. Je dirai que dans les conditions actuelles du trafic nos opérations se solderont presque certainement par un déficit si d'autres augmentations sont accordées. C'est ce à quoi nous aboutirons après avoir tenu compte du paiement de tous nos frais d'intérêt au gouvernement.

M. PICARD: Je relève un poste indiquant qu'une plus forte quantité de poisson est transportée. Prenez-vous des mesures pour procurer de meilleurs moyens de transport pour le poisson du littoral de l'Atlantique dans l'intérieur du pays par l'emploi d'un plus grand nombre de wagons frigorifiques, et le reste, afin d'alimenter le marché central de produits de l'Est?

M. VAUGHAN: Je crois que nous avons amplement de wagons frigorifiques.

M. MUTCH: Répondez-vous actuellement à cette demande?

M. VAUGHAN: Oui, nous y répondons.

M. PICARD: Alors, ce sont les pêcheurs qui n'alimentent pas les marchés de quantités suffisantes de poisson?

M. MUTCH: Ils touchent un meilleur prix pour leur poisson aux Etats-Unis.

M. NICHOLSON: Relativement au paragraphe touchant l'exploitation des hôtels, quelle sorte de contrat y-a-t-il avec le Pacifique-Canadien relativement à l'hôtel Vancouver et quelle est la durée de ce contrat?

M. VAUGHAN: C'est un contrat plutôt compliqué. Comme vous le savez, une nouvelle compagnie d'hôtel a été constituée dans laquelle le Pacifique-Canadien et notre réseau possèdent une part d'intérêt égale. Cette compagnie d'hôtel loue l'hôtel Vancouver des chemins de fer Nationaux du Canada à un loyer annuel spécifique. Quel est le montant exact?

M. COOPER: \$280,000.

M. VAUGHAN: \$280,000 par année. Ensuite, les bénéfices, s'il y en a sont partagés entre les deux chemins de fer.

M. GIBSON: Le Pacifique Canadien y-a-t-il engagé de capitaux?

M. VAUGHAN: Non, il n'a pas engagé de capitaux dans l'hôtel.

M. NICHOLSON: Quelle était l'idée de conclure un accord avec le Pacifique Canadien après avoir construit l'hôtel?

M. VAUGHAN: Comme vous le savez, l'hôtel fut fermé pendant un certain nombre d'années. Il ne fut pas achevé parce que les affaires étaient dans le marasme. Le Pacifique Canadien exploitait son propre hôtel à perte et il a semblé dans le temps que nous perdriions de l'argent si nous ouvrions notre hôtel et l'exploitions en concurrence avec l'hôtel du chemin de fer Pacifique Canadien. Notre hôtel était beaucoup plus moderne et pouvait être exploité plus économiquement. Les deux chemins de fer conclurent donc un accord par lequel le Pacifique Canadien fermerait son hôtel et obtiendrait une part d'intérêt dans la nouvelle compagnie constituée pour exploiter notre hôtel.

M. NICHOLSON: Pour une période de combien d'années?

M. VAUGHAN: Pour une période de vingt et un ans avec faculté de renouvellement. Ils ont la faculté de renouveler ce contrat pour une période additionnelle de 21 ans.

L'hon. M. CHEVRIER: Cet arrangement fut conclu sous le régime de la Loi sur le Pacifique Canadien et le National Canadien.

M. NICHOLSON: En quelle année?

M. VAUGHAN: L'hôtel a été ouvert en 1939.

M. MUTCH: Je ne sais pas si c'est le moment d'amener ce sujet sur le tapis. Je n'entends pas trop approfondir le sujet qui se rapporte au service dans les hôtels et particulièrement à l'hôtel Vancouver. Je crois que le service rendu au public pourrait être amélioré en mettant un frein aux-pots-de vin relatifs à ces hôtels. Je fais allusion à quelques-uns des employés de ces hôtels. On sait qu'à l'heure actuelle le nombre de chambres est bien inférieur à la demande du public, et sans dire davantage je crois que quelques-uns de vos employés inférieurs retirent presque autant d'argent de cet hôtel que les chemins de fer.

M. VAUGHAN: Vous parlez de l'hôtel Vancouver?

M. MUTCH: Précisément.

M. VAUGHAN: Eh bien, s'il se produit des choses de cette nature, nous ferons certainement une enquête.

M. MUTCH: Je n'entends pas que l'on pratique la corruption, mais je ne crois pas que le public reçoive les services auxquels il a droit. Je crois que les gens prodigues de leur argent se font mieux servir que les gens qui ne le sont pas.

M. VAUGHAN: Nous nous renseignerons sur le service à cet hôtel, bien que nous n'ayons pas été saisis de plaintes à ce sujet, et nous recevons beaucoup de compliments concernant l'exploitation de l'hôtel Vancouver.

M. MUTCH: Le touriste américain en tant qu'individu est une bonne source de profits d'affaires, mais il a des habitudes à lui lorsqu'il s'agit de se faire servir.

M. VAUGHAN: On laissé entendre, je suppose que quelques-uns des employés d'hôtel acceptent de l'argent pour procurer des chambres.

M. PICARD: Ce procédé se pratique en général dans les hôtels au Canada et aux Etats-Unis maintenant.

M. MUTCH: Je crois que c'est quelque chose de plus qu'une conclusion, et, je crois que la situation est pire à cet endroit qu'à n'importe quel autre hôtel du réseau.

M. HARKNESS: Voici à peu près ce qui se passe à ce sujet. Vous faites venir un pot rempli de glace et vous donnez un dollar au garçon qui l'apporte. Puis, vous avez besoin d'un autre pot rempli de glace, dans quelques heures, et on vous l'apporte; mais si vous donnez vingt-cinq cents au garçon, et surtout si vous ne lui donnez rien, vous allez attendre de midi à quatorze heures avant que l'on vous apporte un autre pot rempli de glace.

M. MUTCH: Si vous allez à cet endroit et voulez une chambre et si vous savez comment vous adresser au garçon vous obtiendrez une chambre bien que vous arriviez beaucoup plus tard que ceux qui se fient sur le fait qu'ils sont les premiers arrivés au lieu de se tirer d'affaires en payant quelque chose à quelqu'un. Je ne laisse pas entendre que ce procédé revête le caractère d'un scandale national mais je laisse entendre que cet état de chose n'est pas de nature à aider.

M. VAUGHAN: S'il se passe des choses de cette nature nous y remédierons vite car cela ne doit pas se pratiquer.

M. PICARD: Je ne crois pas qu'il soit possible d'y remédier, car j'en ai traité personnellement avec le président d'une compagnie d'hôtels privés, et il a dit ce que vous avez dit, "Je vais faire enquête", mais il admet franchement qu'on ne peut pas le prouver, qu'on ne peut pas établir l'existence de cet état de choses. Cette pratique peut être pire à l'hôtel Vancouver, mais je sais que cela existe partout.

M. GIBSON: Nous avons plus besoin de chambres à Vancouver que n'importe où ailleurs.

M. PICARD: Allons-nous nous faire remettre un état imprimé sur l'exploitation de vos hôtels ou sont-ce toutes les données que nous allons obtenir? Nous en avons eu un sur l'exploitation des navires.

M. VAUGHAN: Vous pouvez obtenir tout ce que vous voulez.

M. PICARD: Je suis certain que nous obtiendrons naturellement une bonne réponse en le demandant, mais je me demande si nous n'avons pas droit à un état plus détaillé concernant ces divers hôtels, les prenant l'un après l'autre, un état parfait quant à votre système d'hôtels?

M. VAUGHAN: Nous serons heureux de vous fournir copie de cet état. Nous ne le rendons pas public, mais il est toujours accessible à tous les membres de ce Comité qui veulent en prendre connaissance. Nous avons un état détaillé ici qui montre les recettes et les dépenses de chaque hôtel. Nous ne l'incorporons pas dans le rapport parce que nous ne voulons pas renseigner nos concurrents sur tout ce que nous faisons.

M. PICARD: Je me souviens que c'est la réponse qu'on nous a donnée dans le passé. Je ne me formalise pas de cela, mais je crois que nous devrions avoir le droit d'avoir un état en main afin de savoir quelle opinion nous devrions peut-être former sur la gestion des hôtels.

M. VAUGHAN: Dans le passé, fait étrange, il y a toujours eu quelqu'un qui a demandé cet état.

M. PICARD: Oui, et la même réponse a été donnée.

M. VAUGHAN: Nous l'avons toujours déposé, et nous allons le déposer maintenant.

M. PICARD: Je voudrais que nous puissions avoir cet état entre nos mains pour plus de cinq minutes.

HOTELS

Année 1945	Recettes	Dépenses	Taxes	Résultat net
Charlottetown.....	\$ 188,015.66	\$ 149,932.48	\$ 5,739.23	\$ 32,343.95
*Pictou Lodge.....	.....	2,000.43	289.04	2,289.47
Nova Scotian.....	846,356.37	604,314.63	19,592.84	222,448.90
Chateau Laurier.....	2,317,341.16	1,688,436.94	71,231.81	557,672.41
Prince Arthur.....	283,753.15	231,532.32	5,812.53	46,408.30
*Minaki Lodge.....	1,010.25	9,194.20	60.75	8,244.70
Fort Garry.....	762,641.54	567,697.03	31,081.71	163,862.80
Prince Edward.....	201,097.52	169,925.81	4,668.71	26,503.00
Macdonald.....	743,778.99	594,202.20	17,194.89	132,381.90
*Jasper Park Lodge.....	.....	61,500.66	5,378.56	66,879.22
Bessborough.....	606,429.39	471,063.29	3,723.03	131,643.07
Total.....	\$5,950,424.03	\$4,549,799.99	\$164,773.10	\$1,235,850.94

* Fermé durant l'année.

Immobilisations

	31 déc. 1945
Charlottetown.....	\$ 863,682.74
*Pictou Lodge.....	215,577.87
Nova Scotian.....	2,489,478.99
Chateau Laurier.....	8,978,855.07
Prince Arthur.....	1,194,997.90
*Minaki Lodge.....	1,104,704.91
Fort Garry.....	2,936,135.30
Prince Edward.....	538,344.07
Macdonald.....	* 2,291,164.70
*Jasper Park Lodge.....	2,722,912.51
Bessborough.....	3,566,080.71
Total.....	\$26,901,934.77

* Fermé en 1943, 1944 et 1945.

M. MUTCH: Vu que j'ai soulevé la question du service dans les hôtels je tiens particulièrement à disculper l'administration de cet hôtel et de tout autre hôtel de complicité. Cela se pratique sur un plan beaucoup plus bas. Je crois que je devrais dire cela en toute justice.

M. VAUGHAN: Je suis certain que l'administration surveille cette situation, mais ainsi qu'il a été expliqué ici, il est difficile de suivre tous les mouvements. Une des grandes difficultés vient du client lui-même. Il se présente à l'hôtel et il est disposé à payer davantage pour le service. Il voit des garçons qui se tiennent aux environs et il s'adresse à Bill Jones et dit, "voici \$2, ou \$3 ou \$5. Procure-moi une chambre, et il la lui procure. L'administration peut n'en rien savoir. Il s'adresse au commis préposé aux chambres. Il le connaît peut-être. Il dit, "Bill, voici un homme pour qui j'aimerais obtenir une chambre." Voilà comment l'affaire s'arrange, mais il faudrait traiter tout le monde sur un pied d'égalité.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Voulez-vous passer à la page 10, messieurs?

M. JACKMAN: Relativement au rapport sur l'exploitation des hôtels, je me demande si vous auriez la bienveillance d'indiquer le montant de capital engagé dans le cas de chaque hôtel, et vu que vous n'avez pas de dépréciation pour les hôtels voudriez-vous inclure les frais d'immobilisation, pas seulement les réparations mais le poste qui tient lieu de dépréciation. Appelez-vous cela frais d'immobilisation? Par exemple, vous m'avez dit une année que si vous construisiez une aile au Château, le coût serait porté aux opérations de l'année courante. Je voudrais avoir la somme de l'an dernier pour ce genre de travaux.

M. PICARD: Voulez-vous remonter à 1930 et à la transformation du Château Laurier?

M. JACKMAN: Je donne simplement un exemple des renseignements que je désire. Si vous aviez un compte de dépréciation tout y figurerait. Je saurais à quoi m'en tenir sur tous les postes. Actuellement, vous ne donnez que la différence entre le montant brut et le montant net sans inclure aucune réserve de dépréciation.

M. COOPER: Quel taux devrions-nous avoir, pensez-vous, pour la dépréciation?

M. JACKMAN: Cela doit être bien établi par la division de l'impôt sur le revenu. Si vous vous en rapportez à M. Elliott il vous le dira probablement. Sous l'ancien régime, au lieu de la dépréciation figurant dans toute la comptabilité ferroviaire, on avait l'habitude de débiter les renouvellements aux opérations courantes. Je crois que c'est la formule qu'il convient d'employer. Or, combien avez-vous débité durant la dernière année à ces diverses propriétés qui sont des hôtels sous forme de renouvellement au lieu de la dépréciation?

M. COOPER: Nous devons analyser cela. Je préférerais de beaucoup prendre les résultats tels que nous les avons donnés et y inscrire la dépréciation au taux que vous voulez.

M. JACKMAN: Alors, cela changerait les chiffres d'exploitation.

M. COOPER: Je tiens à faire ces quelques observations. Prenez le Château Laurier. Cet hôtel fut érigé en 1912. Nous sommes maintenant en 1946. Cet hôtel est exploité depuis trente-quatre ans. Le Pacifique Canadien se sert d'un taux de dépréciation de $2\frac{1}{2}$ p. 100. Ce taux de $2\frac{1}{2}$ p. 100 calculé pour une période de trente-quatre ans signifierait que le Château serait déprécié jusqu'à concurrence de 85 p. 100. Suivant le compte de dépréciation, le Château Laurier serait supposé être déprécié jusqu'à concurrence de 85 p. 100, mais vous ne pourriez reconstruire le Château Laurier pour sa valeur comptable d'aujourd'hui.

M. JACKMAN: Je me rends compte de cela mais nous devons nous servir de quelque base de comptabilité. Nous nous servons du coût comme règle. Le taux $2\frac{1}{2}$ p. 100 serait considéré le taux pour la durée de la bâtisse, et si ce taux est raisonnable cela serait tout à fait satisfaisant.

M. COOPER: Je considère le taux excessif.

M. JACKMAN: Je veux simplement établir le bénéfice réel, et je suis tout disposé à accepter un taux de $2\frac{1}{2}$ p. 100 pour la bâtisse et un taux de 10 p. 100 pour l'ameublement, quel que soit le taux à cet égard.

M. COOPER: J'estime que ce taux est certainement excessif.

M. JACKMAN: 10 p. 100?

M. COOPER: Un taux de $2\frac{1}{2}$ p. 100 pour la bâtisse est excessif.

M. JACKMAN: Vous dites que c'est le taux que votre concurrent a inscrit et que la division de l'impôt sur le revenu a probablement permis.

M. COOPER: Oui, mais nous n'avons pas de problème en matière d'impôt sur le revenu.

M. JACKMAN: Non, mais nous devons savoir comment vos hôtels se tirent d'affaires, et je voudrais avoir un chiffre.

M. COOPER: En supposant que nous fixions le taux à $1\frac{1}{2}$ p. 100 simplement dans le but d'établir le résultat.

M. JACKMAN: Je vais m'en remettre à votre jugement quant au taux de dépréciation que vous estimez juste.

M. COOPER: Je crois qu'un taux de $1\frac{1}{2}$ p. 100 est suffisant. Notre mise dans les hôtels s'établit à \$26,000,000. Un taux de $1\frac{1}{2}$ p. 100 donnerait \$400,000. Ce montant serait ajouté aux dépenses que nous avons inscrites dans nos comptes.

M. JACKMAN: Alors, vous avez tout de même employé un système au lieu de la dépréciation.

M. COOPER: Je ne crois pas que nous ayons fait grand'chose sous le rapport de remplacements pendant la guerre. En fait, nous n'avons pas pu nous procurer la main-d'œuvre et les matériaux.

M. JACKMAN: Je demande un état des profits du système des hôtels parce que vous n'avez pas défalqué la perte du capital durant la dernière année en tous les cas.

M. COOPER: Dans le cas du Château Laurier je soutiens simplement qu'il y a appréciation aussi bien que dépréciation, et je suis persuadé que l'appréciation dans le cas du Château Laurier dépasse la dépréciation qui pourrait, théoriquement exister.

M. JACKMAN: Oui, mais vous ne pourriez affirmer cela relativement à tout actif matériel au pays, et vous n'aboutiriez à rien si vous n'aviez pas une règle arbitraire. Nous pouvons former notre propre opinion sur la valeur de remplacement, mais vous venez de me dire—

M. COOPER: Pour obtempérer à vos vues je conviens que vous devriez ajouter \$400,000 aux frais d'exploitation de nos hôtels afin d'obtenir le résultat que vous cherchez.

M. GIBSON: Avez-vous seulement \$26,000,000 d'engagés dans des hôtels?

M. COOPER: Oui, monsieur. C'est-à-dire, l'hôtel Vancouver non compris.

M. GIBSON: Cet hôtel seul a coûté la moitié de cette somme.

M. VAUGHAN: Il a coûté \$11,000,000 environ, n'est-ce pas?

M. GIBSON: Je crois qu'il a coûté davantage.

M. COOPER: Entre \$11,000,000 et \$12,000,000.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il quelque chose à la page 10?

M. VAUGHAN: Je crois que M. Jackman cherche à savoir si nous avons mis de côté certaines sommes pour entretien ultérieur.

M. JACKMAN: Je veux savoir si vous avez ou n'avez pas réalisé un demi million de dollars de bénéfices au Château Laurier l'an dernier comme vous l'avez rapporté. M. Cooper me dit que cette année vous n'avez pas fait de remplacements au chapitre des immobilisations, et l'actif devient matériellement de plus en plus vieux. Toute compagnie privée serait tenue d'y pourvoir par un amortissement constant de la propriété de l'hôtel, mais vous me dites que vous n'avez pas constitué de compte de dépréciation. Nous le savons. Il n'y a pas eu d'améliorations au chapitre des immobilisations à défaut d'un compte de dépréciation, et les bénéfices de \$500,000 constituent à mon avis,—et je crois de l'avis de toute personne versée en comptabilité, une affirmation exagérée quant aux bénéfices réalisés en 1945.

M. COOPER: Si vous voulez calculer la dépréciation au taux de 1½ p. 100 vous pourriez réduire le chiffre des bénéfices de \$135,000 et il vous resterait encore plus de \$400,000.

M. MUTCH: Et le tableau qui vous serait présenté ne serait pas plus fidèle.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La page 10, messieurs.

M. POULIOT: Allons-nous siéger ce soir, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il a été signalé à mon attention que nous pourrions peut-être reprendre la séance à 8 heures ce soir afin d'aider aux dirigeants du chemin de fer à finir leur exposé. Je me demande si cette proposition agréée au Comité.

M. JACKMAN: Nous avons déjà tenu deux séances aujourd'hui, et la tâche est assez ardue. Nous avons plusieurs autres comités et nous devons assister aux séances de la Chambre et voir à notre correspondance.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il leur est beaucoup plus facile de se réunir ce soir que le jour car il y a tant de comités qui siègent le jour. Je voudrais savoir à quoi m'en tenir à ce sujet.

L'hon. M. CHEVRIER: A moins que le Comité ne soit unanime, je ne crois pas que nous devrions insister.

M. JACKMAN: Je crois que deux séances par jour constituent une tâche assez ardue, sauf dans des circonstances exceptionnelles.

M. POULIOT: Que pensez-vous de demain soir?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est mercredi soir demain. Je suppose que vous préféreriez vous réunir ce soir plutôt que mercredi soir.

M. HARKNESS: J'ai pris d'autres dispositions.

L'hon. M. CHEVRIER: Si le Comité désire siéger ce soir, je m'y rallie entièrement.

M. PICARD: Deux séances par jour suffisent.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est ce que j'aurais pensé, mais je crois que nous devrions siéger demain de 11 heures à 1 heure, puis de 4 heures à 6.

M. PICARD: Cela est parfait.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Et pas demain soir.

L'hon. M. CHEVRIER: Non.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois qu'il nous faudra quelque temps pour en finir avec ces états.

M. PICARD: Nous marchons à une très bonne allure. Nous sommes rendus à la page 10.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il y a les pages 10 et 11? Pourrions-nous en approuver le contenu?

M. MOORE: Je voudrais poser une question à ce sujet. J'ai constaté au cours de la dernière année que les deux journaux d'Halifax n'ont cessé de se plaindre des inconvénients causés par la fumée. Ils ont demandé de temps à autre que l'on emploie des locomotives électriques ou des locomotives à moteur diesel pour la traction des convois dans les confins de la ville.

M. VAUGHAN: C'est exact. Ils nous ont demandé d'y affecter quelques locomotives diesel. Nous en avons commandé. Nous pourrions peut-être en affecter une ou deux autres à la longue, mais cela constitue une situation plutôt anormale dans la Nouvelle-Ecosse. Les citoyens dépendent dans une grande mesure pour leur subsistance sur la production du charbon et pourtant ils nous demandent de remplacer les locomotives chauffées au charbon par des locomotives chauffées à l'huile.

M. PICARD: Nous pourrions dire, monsieur le président, que nous approuverons le rapport jusqu'à la page 11 inclusivement. Nous pouvons toujours reprendre l'étude de comptes plus tard. Je propose d'approuver le rapport jusqu'à la page 11 inclusivement et de poser ensuite toutes nos questions sur les différents comptes.

L'hon. M. CHEVRIER: Avant que nous ajournions, monsieur le président, une question a été posée ce matin quant à la juridiction du gouvernement fédéral relativement au transport interprovincial. J'ai demandé aux conseillers juridiques du ministère d'exprimer une opinion et on m'informe qu'en 1937 alors que la Chambre était saisie du bill relatif au ministère des Transports, le ministère de la Justice a exprimé une opinion sur la question et a déclaré que le gouvernement fédéral possède la juridiction en autant que le transport interprovincial et international était concerné. Toutefois, les provinces se formalisèrent beaucoup de cette opinion et ils la

révoquèrent en doute, nonobstant l'affirmation du ministère de la Justice, même quant à la juridiction du gouvernement fédéral en matière de transport interprovincial, et la partie du bill qui avait trait à la régie fut retirée en raison de l'opposition des provinces. Elles soutinrent si fortement que leurs revenus seraient sensiblement diminués, qu'il fut décidé de retirer cette partie du bill. Je crois que cette explication constituera la réponse à votre question.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, allons-nous ajourner jusqu'à demain matin à 11 heures?

Quelques membres: Convenu.

A 6 h. 5 de l'après-midi, le Comité s'ajourne au lendemain, mercredi 15 mai, à 11 heures du matin.

APPENDICE A

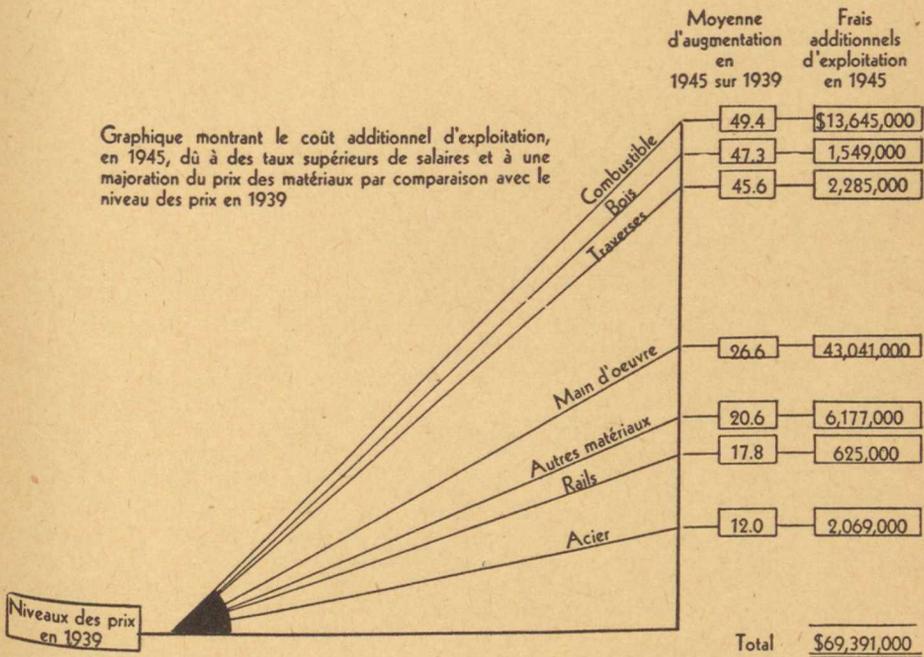


TABLE I
RESULTS OF THE ANALYSIS OF THE
SOLUBLE FRACTION OF THE
POLYMERIZATION OF STYRENE
IN THE PRESENCE OF
COPPER(II) SULFATE

Run	Time, hr.	Yield, %	η_{inh} , dl./g.	η_{inh} , dl./g.
1	1	100	0.45	0.45
2	2	100	0.45	0.45
3	4	100	0.45	0.45
4	8	100	0.45	0.45
5	16	100	0.45	0.45
6	32	100	0.45	0.45
7	64	100	0.45	0.45
8	128	100	0.45	0.45
9	256	100	0.45	0.45
10	512	100	0.45	0.45
11	1024	100	0.45	0.45
12	2048	100	0.45	0.45
13	4096	100	0.45	0.45
14	8192	100	0.45	0.45
15	16384	100	0.45	0.45
16	32768	100	0.45	0.45
17	65536	100	0.45	0.45
18	131072	100	0.45	0.45
19	262144	100	0.45	0.45
20	524288	100	0.45	0.45
21	1048576	100	0.45	0.45
22	2097152	100	0.45	0.45
23	4194304	100	0.45	0.45
24	8388608	100	0.45	0.45
25	16777216	100	0.45	0.45
26	33554432	100	0.45	0.45
27	67108864	100	0.45	0.45
28	134217728	100	0.45	0.45
29	268435456	100	0.45	0.45
30	536870912	100	0.45	0.45
31	1073741824	100	0.45	0.45
32	2147483648	100	0.45	0.45
33	4294967296	100	0.45	0.45
34	8589934592	100	0.45	0.45
35	17179869184	100	0.45	0.45
36	34359738368	100	0.45	0.45
37	68719476736	100	0.45	0.45
38	137438953472	100	0.45	0.45
39	274877906944	100	0.45	0.45
40	549755813888	100	0.45	0.45
41	1099511627776	100	0.45	0.45
42	2199023255552	100	0.45	0.45
43	4398046511104	100	0.45	0.45
44	8796093022208	100	0.45	0.45
45	17592186044416	100	0.45	0.45
46	35184372088832	100	0.45	0.45
47	70368744177664	100	0.45	0.45
48	140737488355328	100	0.45	0.45
49	281474976710656	100	0.45	0.45
50	562949953421312	100	0.45	0.45
51	1125899906842624	100	0.45	0.45
52	2251799813685248	100	0.45	0.45
53	4503599627370496	100	0.45	0.45
54	9007199254740992	100	0.45	0.45
55	18014398509481984	100	0.45	0.45
56	36028797018963968	100	0.45	0.45
57	72057594037927936	100	0.45	0.45
58	144115188075855872	100	0.45	0.45
59	288230376151711744	100	0.45	0.45
60	576460752303423488	100	0.45	0.45
61	1152921504606846976	100	0.45	0.45
62	2305843009213693952	100	0.45	0.45
63	4611686018427387904	100	0.45	0.45
64	9223372036854775808	100	0.45	0.45
65	18446744073709551616	100	0.45	0.45
66	36893488147419103232	100	0.45	0.45
67	73786976294838206464	100	0.45	0.45
68	147573952589676412928	100	0.45	0.45
69	295147905179352825856	100	0.45	0.45
70	590295810358705651712	100	0.45	0.45
71	1180591620717411303424	100	0.45	0.45
72	2361183241434822606848	100	0.45	0.45
73	4722366482869645213696	100	0.45	0.45
74	9444732965739290427392	100	0.45	0.45
75	18889465931478580854784	100	0.45	0.45
76	37778931862957161709568	100	0.45	0.45
77	75557863725914323419136	100	0.45	0.45
78	151115727451828646838272	100	0.45	0.45
79	302231454903657293676544	100	0.45	0.45
80	604462909807314587353088	100	0.45	0.45
81	1208925819614629174706176	100	0.45	0.45
82	2417851639229258349412352	100	0.45	0.45
83	4835703278458516698824704	100	0.45	0.45
84	9671406556917033397649408	100	0.45	0.45
85	19342813113834066795298816	100	0.45	0.45
86	38685626227668133590597632	100	0.45	0.45
87	77371252455336267181195264	100	0.45	0.45
88	154742504910672534362390528	100	0.45	0.45
89	309485009821345068724781056	100	0.45	0.45
90	618970019642690137449562112	100	0.45	0.45
91	1237940039285380274899124224	100	0.45	0.45
92	2475880078570760549798248448	100	0.45	0.45
93	4951760157141521099596496896	100	0.45	0.45
94	9903520314283042199192993792	100	0.45	0.45
95	19807040628566084398385987584	100	0.45	0.45
96	39614081257132168796771975168	100	0.45	0.45
97	79228162514264337593543950336	100	0.45	0.45
98	158456325028528675187087900672	100	0.45	0.45
99	316912650057057350374175801344	100	0.45	0.45
100	633825300114114700748351602688	100	0.45	0.45

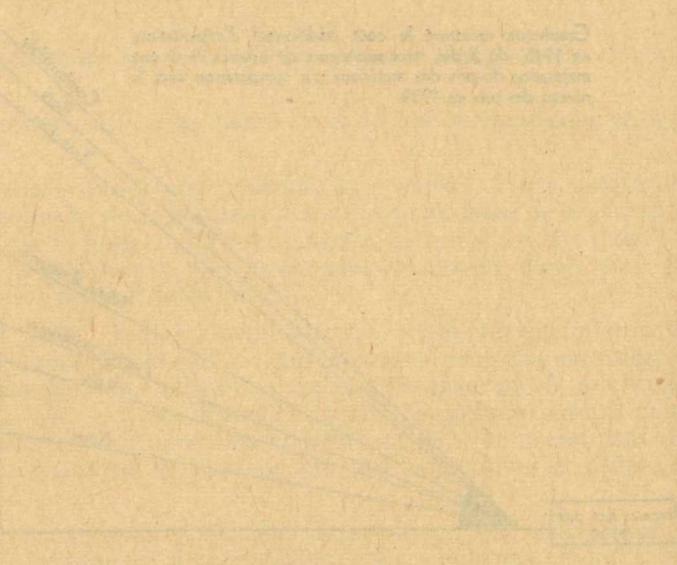
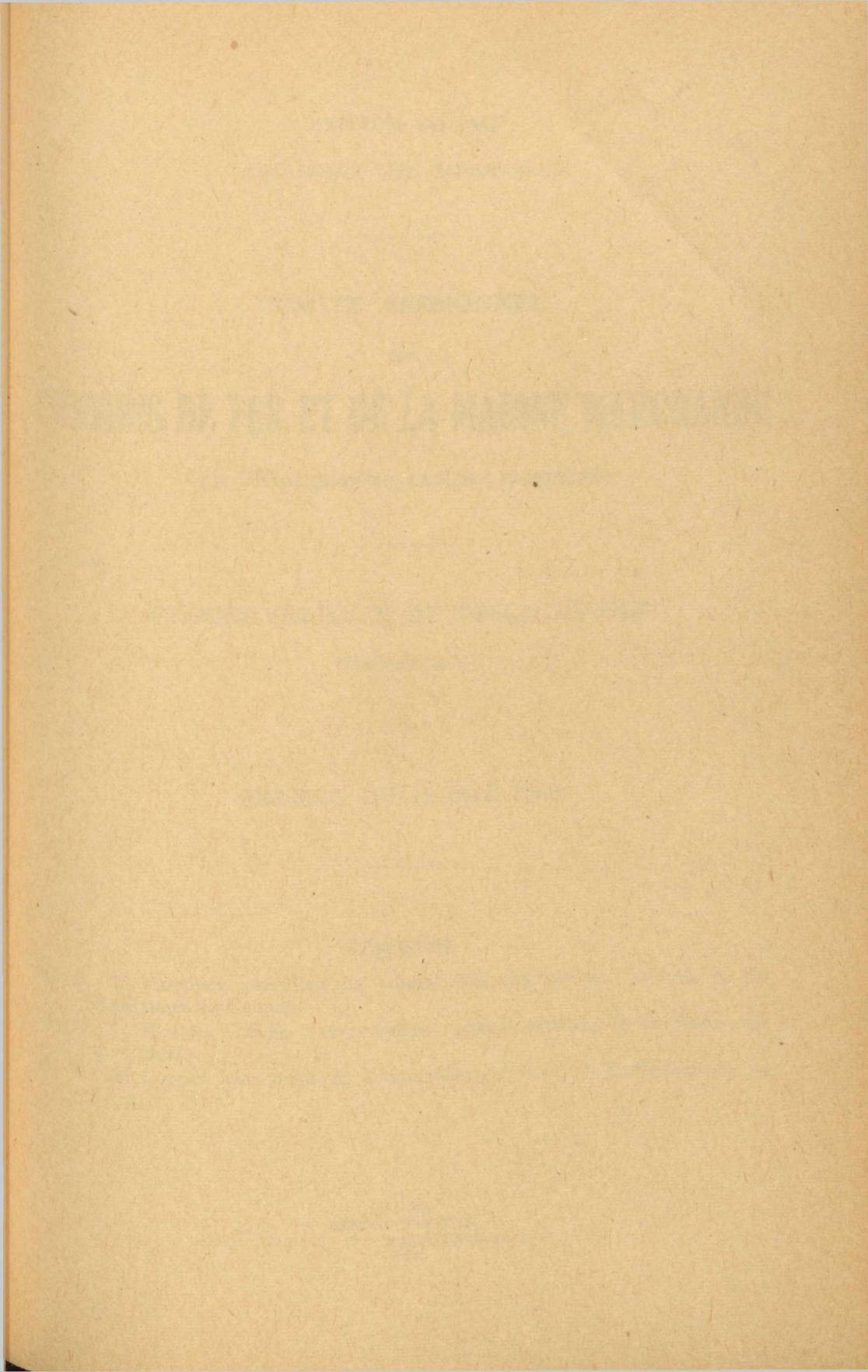
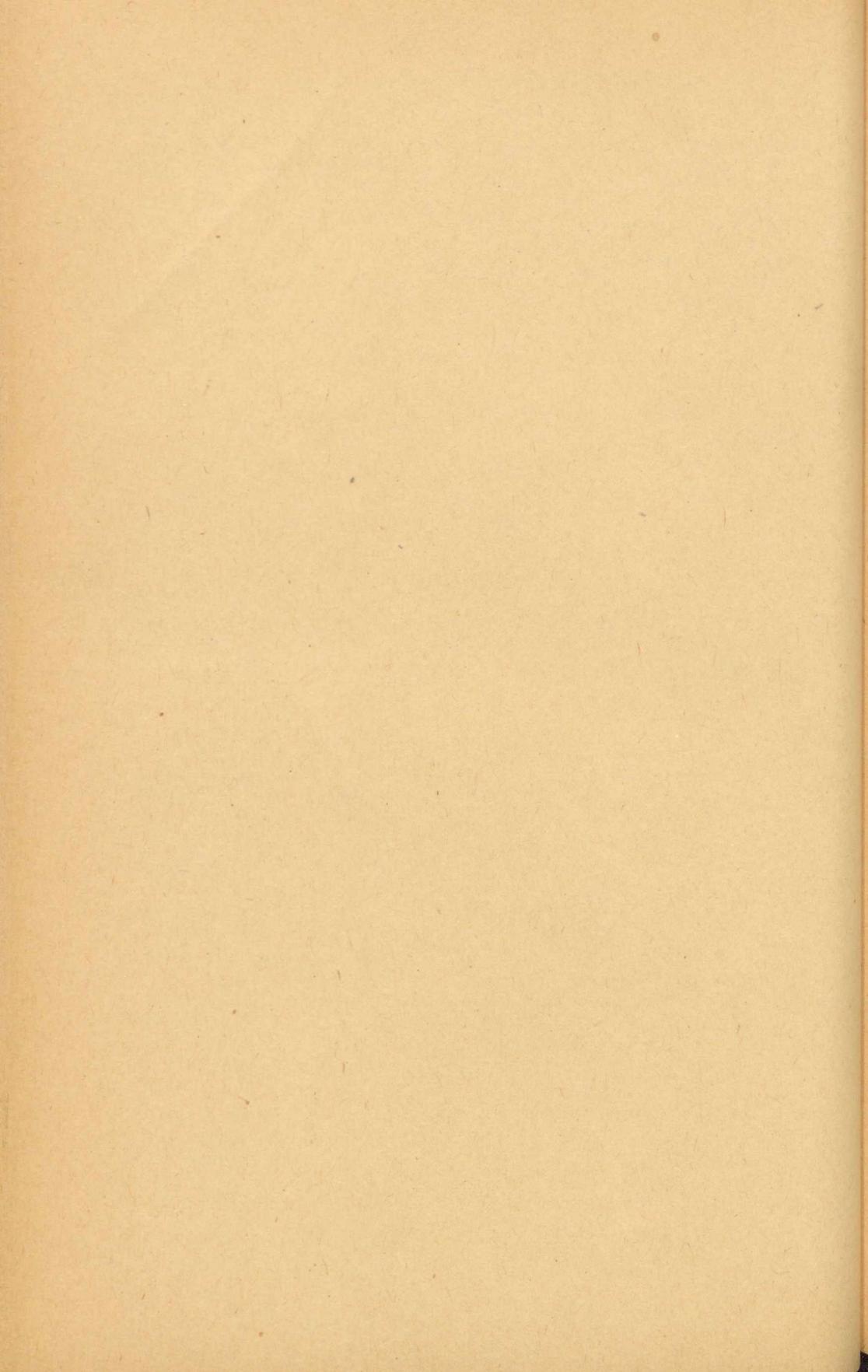


Fig. 1. Relationship between time and yield of the polymerization of styrene in the presence of copper(II) sulfate.





SESSION DE 1946
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SESSIONNEL

des

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

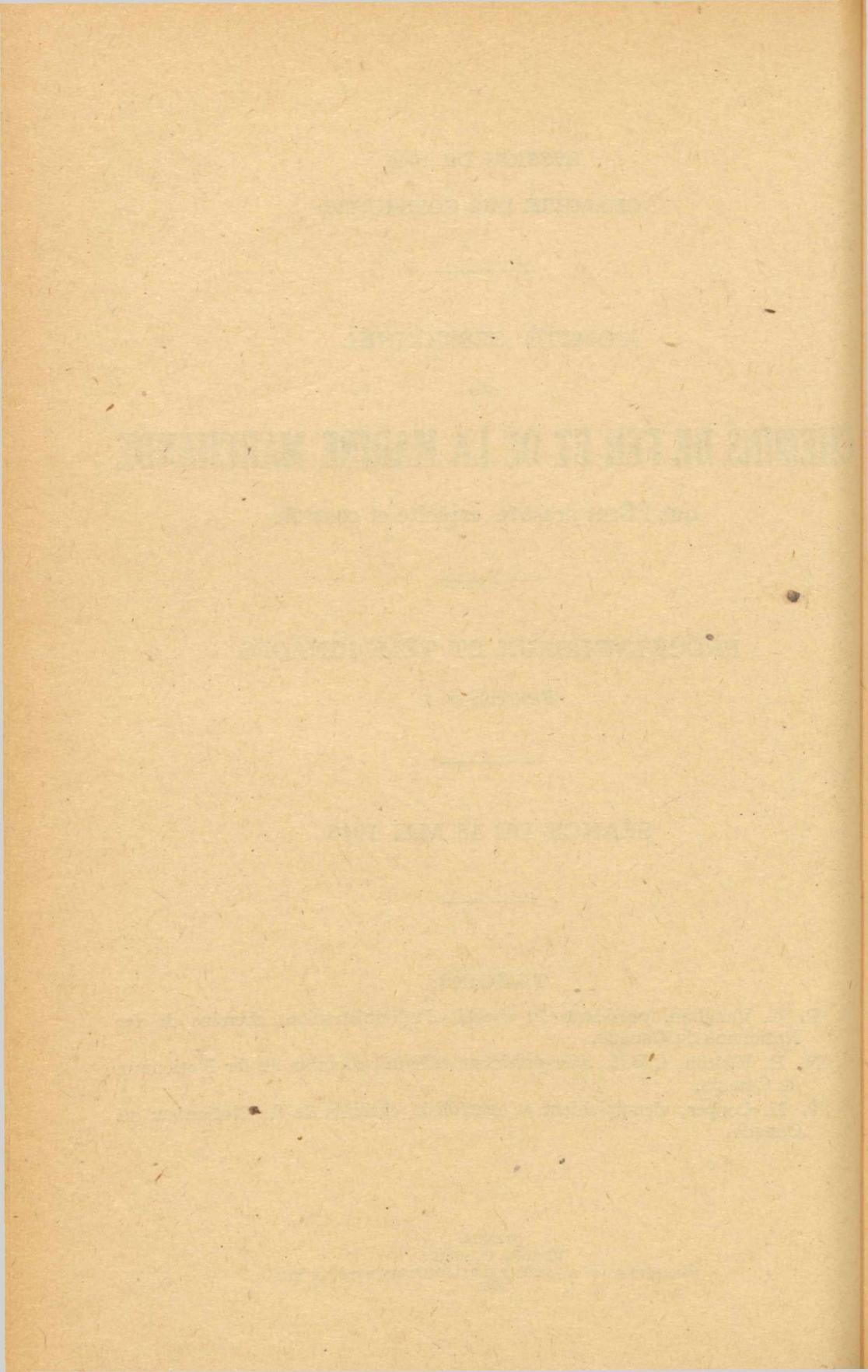
Fascicule n^o 2

SÉANCE DU 15 MAI 1946

TÉMOINS:

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

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1946



PROCÈS-VERBAUX

SALLE 497, CHAMBRE DES COMMUNES,
le mercredi 15 mai 1946.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. McCulloch (*Pictou*).

Présents: MM. Chevrier, Emmerson, Gibson (*Comox-Alberni*), Harkness, Hazen, Jackman, LaCroix, McCulloch (*Pictou*), Moore, Mutch, Nicholson, Picard, Pouliot, Reid.—14.

Aussi présents: les mêmes fonctionnaires des chemins de fer qui étaient présents à la séance du 14 courant.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel de 1945 sur les opérations des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le bilan consolidé arrêté au 31 décembre 1945 est étudié sous ses divers aspects et M. Cooper, vice-président et contrôleur du réseau National, répond aux questions posées à ce sujet.

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

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à 4 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. McCulloch (*Pictou*).

Présents: MM. Chevrier, Emmerson, Gibson (*Comox-Alberni*), Hazen, Kuhl, Jackman, McCulloch (*Pictou*), Moore, Mutch, Nicholson, Picard, Pouliot, Reid.—13.

Aussi présents: Les mêmes fonctionnaires des chemins de fer qui assistaient à la séance du matin.

Le Comité reprend l'étude du rapport des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1945.

MM. Vaughan, Walton et Cooper répondent à des questions.

M. Picard suggère de publier le détail du compte des frais d'exploitation sous la rubrique: "appointements du haut personnel." M. Vaughan exprime l'opinion qu'il serait injuste aux employés supérieurs du réseau d'en publier le détail. Le ministre des Transports, l'hon. L. Chevrier, dit qu'il n'est pas usuel de publier ces renseignements mais que le Comité a le pouvoir, s'il décide de l'exercer, d'en demander le détail. La discussion s'ensuit.

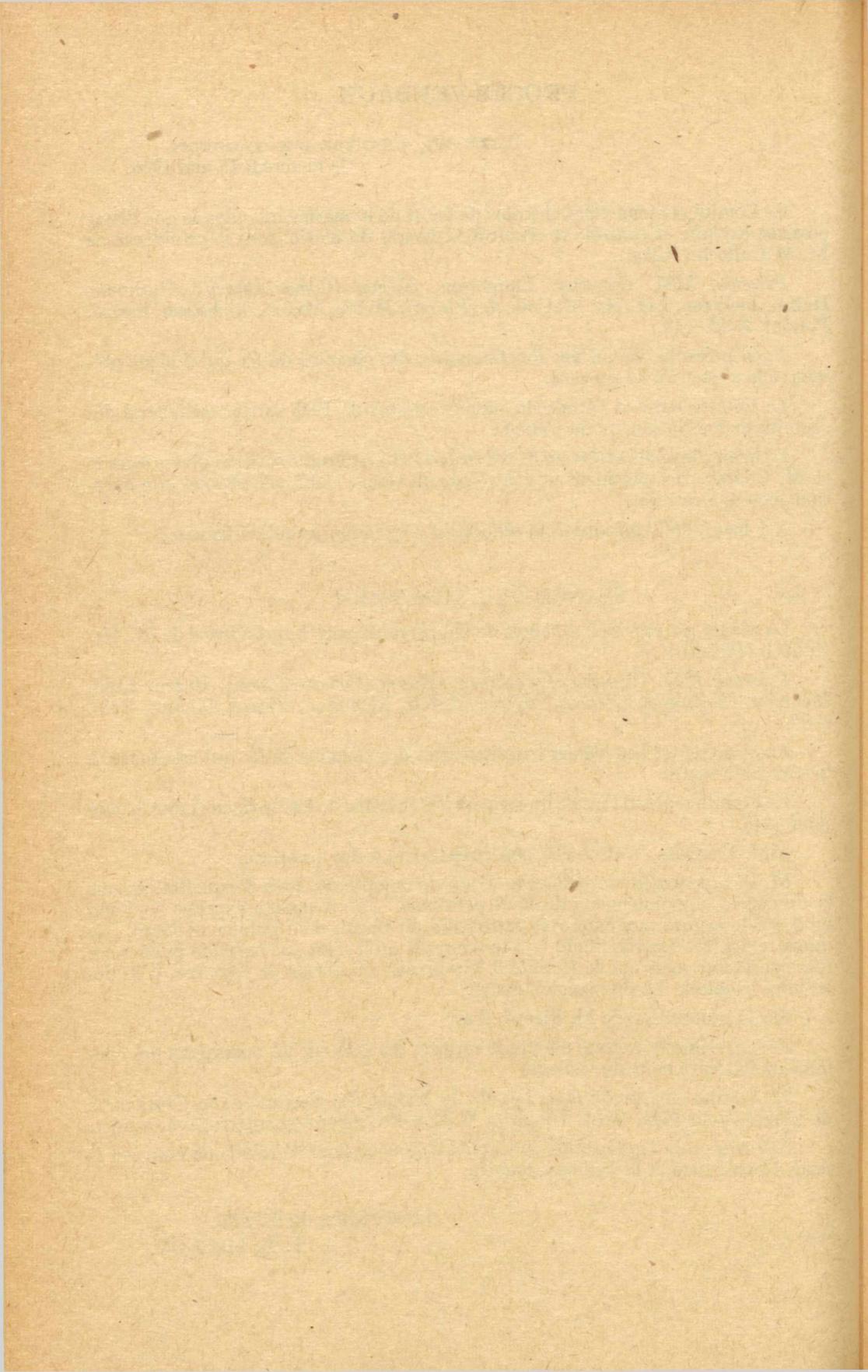
Sur la proposition de M. Picard, il est

Résolu,—Que le Comité adopte le rapport de 1945 sur les opérations des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le Comité entreprend alors l'étude du budget des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1946. MM. Vaughan, Walton et Cooper sont interrogés à ce sujet.

A 6 heures de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau le jeudi 16 mai 1946, à 11 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
T. L. McEVOY.



TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,
le 15 mai 1946.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin. Le président suppléant, M. H. B. McCulloch, occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je vais demander à M. Vaughan de lire le bilan ou de le faire lire.

M. VAUGHAN: Je crois que M. Cooper pourrait traiter des faits saillants du bilan.

M. COOPER: Le bilan arrêté au 31 décembre 1945 figure aux pages 12 et 13. Le modèle du bilan est celui qu'emploient uniformément tous les chemins de fer du continent nord-américain. Du côté de l'actif, l'actif est divisé entre placements, disponibilités, comptes débiteurs et comptes d'ordre. Sous la rubrique placements le premier poste consiste en immobilisations en voie et matériel. Cela représente le coût de toutes les propriétés ferroviaires comprises dans le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada. Le montant comprend l'ancien Grand-Tronc et toutes ses filiales, le Canadian Northern et toutes ses filiales, le Grand-Tronc-Pacifique et toutes ses filiales, et aussi les chemins de fer de l'Etat, à savoir, le chemin de fer Intercolonial, le chemin de fer Transcontinental-National et tous les petits chemins de fer connus précédemment comme chemins de fer du gouvernement canadien.

M. VAUGHAN: Et quelques chemins de fer qui ont été ajoutés depuis.

M. COOPER: Oui: Ce compte comprend tout excepté le chemin de fer de la baie d'Hudson et le bac transbordeur de l'île du Prince-Edouard.

M. REID: Le chiffre augmente d'année en année?

M. COOPER: Oui.

M. MUTCH: C'est-à-dire, le coût augmente au chapitre du matériel de la propriété.

M. COOPER: En 1945, le compte a augmenté de \$12,709,000 principalement au chapitre du matériel dont il a été fait mention hier. A lui seul, le compte du matériel comprend \$522,000,000. Les immobilisations en voie s'élèvent à \$1,447,000,000, et reviennent en moyenne à \$83,739 par mille de voie.

Le compte suivant, améliorations aux propriétés louées—

M. NICHOLSON: Avez-vous le détail de ce total concernant les voies et le matériel? Et les hôtels? Figurent-ils sous cette rubrique?

M. COOPER: Non. Nous y viendrons. Ils font partie du troisième compte. Le premier comprend ce que nous appelons les propriétés ferroviaires ou propriétés de transport.

M. NICHOLSON: Vous avez donné un chiffre de \$1,444,000,000. En donnez-vous le détail quelque part? Que comprend-il?

M. COOPER: Ce chiffre comprend nos voies, le matériel des voies et toutes les gares, ateliers, ponts et des choses de cette nature. Quant aux améliorations effectuées aux propriétés louées, les placements faits de ce chef sont semblables à ceux figurant au premier compte sauf que nous ne possédons pas les propriétés. Nous avons certaines lignes sujettes à de longs baux et toutes les améliorations que nous effectuons en notre qualité de locataire de ces propriétés sont inscrites au deuxième compte. Les principaux chemins de fer inclus dans ce poste sont le New London Northern, \$1,373,000 et la Ligne Northern Pacific au Manitoba, \$982,000. Quant à la deuxième ligne, le budget de 1946 comporte un compte pour son acquisition.

		ACTIF	
PLACEMENTS:			
Immobilisations en voie et matériel.....	\$1,970,804,554	19	
Améliorations aux propriétés louées.....	3,019,853	95	
Propriétés diverses.....	63,814,189	89	
			\$2,037,638,598 03
Fonds d'amortissement:			
Valeurs du réseau au pair...	\$ 542,862	06	
Autres actifs au prix de revient.....	296,587	20	
			839,449 26
Fonds de capital et autres fonds de réserve:			
Valeurs du réseau au pair...	\$ 471,500	00	
Autres actifs au prix de revient.....	3,514,132	98	
			3,985,632 98
Fonds pour entretien ultérieur			39,000,000 00
Placements dans les filiales....			41,342,143 68
Autres placements:			
Valeurs du réseau au pair...	\$ 80,000	00	
Autres actifs au prix de revient.....	907,167	14	
			987,167 14
			\$2,123,792,991 09
DISPONIBILITÉS:			
Encaisse.....	\$ 18,487,984	21	
Placements temporaires de fonds liquides.....	9,519,425	00	
Dépôts spéciaux.....	10,916,724	53	
Reliquats nets à recevoir des agents et conducteurs.	13,891,322	87	
Divers comptes à recevoir.....	14,972,723	42	
Matériaux et approvisionnements.....	49,979,114	57	
Intérêts et dividendes à recevoir.....	712,971	41	
Comptes à recevoir.....	7,171,287	49	
Divers.....	39,049	13	
			125,690,602 63
COMPTES DÉBITEURS:			
Avances au fonds de roulement.....	\$ 371,660	64	
Fonds d'assurances:			
Valeurs du réseau au pair..	\$ 4,651,502	06	
Autres actifs au prix de revient.....	7,774,266	90	
			12,425,768 96
Fonds de la pension contractuelle.....	29,671,000	00	
Divers.....	3,072,290	74	
			45,540,720 34
COMPTES D'ORDRE:			
Comptes payés d'avance.....	\$ 92,845	74	
Escompte sur la dette consolidée.....	5,702,293	05	
Divers.....	2,535,563	91	
			8,330,702 70
			<u>\$2,303,355,016 76</u>

CERTIFICAT DES

Nous avons examiné les livres et dossiers des compagnies constituant le réseau 1945 et, sous réserve de notre rapport au Parlement, nous certifions qu'à notre fidèlement et exactement la situation du réseau au 31 décembre 1945, et que dressé correctement.

15 mars 1946.

31 DÉCEMBRE, 1945.
DU RÉSEAU

PASSIF

ACTIONS:			
Actions de filiales entre les mains du public.....		\$	4,643,040 00
DETTES À LONG TERME:			
Dette consolidée non échue:			
Dette consolidée non échue:			
Entre les mains du public.....		\$	567,434,133 42
A titre de placement dans des fonds spéciaux....			5,745,864 12
			<hr/> 573,179,997 54
DOMINION DU CANADA (comptes traités comme actif dans les Comptes publics du Canada):			
Emprunts.....		\$	674,201,612 83
Chemins de fer de l'État—fonds de roulement....			16,771,980 54
			<hr/> 690,973,593 37
EXIGIBILITÉS:			
Reliquats à payer, trafic et service des wagons—crédit.....		\$	8,176,116 46
Comptes apurés et salaires à payer.....			14,997,372 19
Divers comptes à payer.....			6,473,852 86
Arriérés d'intérêts.....			7,012,029 29
Intérêts courus et non échus.....			6,299,297 10
Comptes à payer.....			3,944,228 13
Impôts courus.....			2,088,574 35
Divers.....			7,825,253 21
			<hr/> 56,816,723 59
COMPTES CRÉDITEURS:			
Réserve pour la pension contractuelle.....		\$	29,671,000 00
Autres.....			6,173,842 13
			<hr/> 35,844,842 13
RÉSERVES ET COMPTES D'ORDRE:			
Réserve pour assurances.....		\$	12,425,768 96
Réserve pour dépréciation—lignes au Canada—matériel seulement.....			70,790,188 60
Réserve pour dépréciation—lignes aux E.-U.—voie et matériel.....			22,400,749 89
Amortissement de projets de défense.....			3,818,935 41
Réserve pour entretien ultérieur.....			39,000,000 00
Autres réserves.....			8,313,612 60
Autres comptes d'ordre.....			7,821,037 05
			<hr/> 164,570,292 51
PART DE PROPRIÉTAIRE—DOMINION DU CANADA (voir note)			
Représentée par:—			
1,000,000 d'actions sans valeur nominale de la Canadian National Railway Company.....		\$	18,000,000 00
5,000,000 d'actions sans valeur nominale de Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.....			381,711,556 78
Immobilisations du Dominion du Canada pour chemins de fer de l'État.....			377,614,970 84
			<hr/> 777,326,527 62
PASSIFS ÉVENTUELS:			
Importants passifs éventuels figurant à l'annexe.....			
			<hr/> <hr/> \$2,303,355,016 76

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

T. H. COOPER,
Vice-président et contrôleur.

VÉRIFICATEURS
des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre
avis, le bilan d'ensemble ci-dessus est correctement établi de manière à présenter
l'état des revenus relatif à ce bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1945 est

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptable agréés.

Les propriétés diverses comprennent nos mises dans les propriétés autres que celles servant au transport. Le principal compte comprend nos hôtels, y compris l'hôtel Vancouver, et le montant est de \$38,935,000. Puis nous avons des éleveurs à grain et des entrepôts, \$3,992,000 et des compagnies foncières, la Rail and River Coal Company, et des filiales de cette nature qui forment un total dans les \$17,587,000.

M. JACKMAN: Qui possède les propriétés louées après l'expiration des baux?

M. COOPER: Le locateur les possédera, et les améliorations seront acquises au locateur, mais 999 ans représentent une longue période.

M. JACKMAN: Tous les baux sont de 999 ans?

M. COOPER: Oui. Je ne crois pas que nous ayons besoin de nous préoccuper de ce qui arrivera à l'expiration du bail.

M. EMMERSON: Monsieur Cooper, ces propriétés comprennent-elles quelque partie du réseau louée à d'autres compagnies?

M. COOPER: Non, monsieur, cela figurerait au premier compte.

L'hon. M. CHEVRIER: Quelques-uns de ces baux de 999 ans donnent au réseau le droit de s'en porter acquéreur, n'est-ce pas?

M. COOPER: Dans le cas du Manitoba Railway, oui. Nous avons une option qui nous permet d'acquérir ce chemin de fer quand nous voudrons pour \$7,000,000, et nous nous proposons de demander l'autorisation d'acquérir ce chemin de fer en 1946.

M. Mutch: On m'informe qu'aucun de ces baux n'expirera bientôt.

M. COOPER: Non.

M. HAZEN: Je constate que les propriétés diverses accusent une diminution de valeur de plus de \$1,200,000 par comparaison avec 1944. A quoi la diminution est-elle attribuable?

M. COOPER: Elle est attribuable surtout à la vente de terres dans l'Ouest canadien et à l'abandon d'une des mines de la Rail and River Coal Company.

M. HAZEN: D'une des quoi?

M. COOPER: D'une des mines appartenant à la Rail and River Coal Company.

M. HAZEN: Où était-elle situés?

M. COOPER: Dans le comté de Belmont, Ohio. Le compte suivant est celui des fonds d'amortissement. Deux de nos émissions d'obligations comportent un fonds d'amortissement. L'une est celle de 6½ p. 100 émise par le Canadian Northern en 1921 et qui arrive à échéance en juillet 1946. Les termes de l'acte de fiducie exigent que nous gardions en dépôt chez les fiduciaires \$250,000 qu'ils emploient pour l'acquisition de ces titres sur le marché s'ils fléchissent au-dessous du pair, mais il n'y a pas de possibilité qu'une obligation garantie par le gouvernement fédéral et avec un coupon d'intérêt à 6½ p. 100 fléchisse au-dessous du pair par ces temps-ci. L'autre émission comportant un fonds d'amortissement est celle de la St-John & Quebec Railway. L'acte de fiducie exige que nous versions chaque année au compte de fiducie 2 p. 100 de l'émission dont les fiduciaires se servent pour acquérir ces obligations sur le marché.

Puis, nous avons les fonds de capital et autres fonds de réserve, \$3,985,632,98. Cette somme représente le produit de propriétés hypothéquées et les termes de l'acte de fiducie nous obligent à garder le produit en dépôt chez les fiduciaires pour la protection des obligataires.

Le fonds pour entretien ultérieur représente le placement de notre réserve pour entretien ultérieur. Nous avons placé l'entier montant affecté à l'entretien ultérieur en obligations de la Victoire, et à la fin de 1945 nous avions \$39,000,000 en obligations de la Victoire au compte de notre réserve.

M. JACKMAN: Vous avez dit hier, je crois, que \$5,000,000 ont été ajoutés à ce fonds pour entretien ultérieur.

M. COOPER: En 1945.

M. JACKMAN: Pourriez-vous nous dire comment vous calculez ces \$5,000,000? Si vous avez un fonds de \$39,000,000 intact au compte de cet entretien ultérieur, vous avez dû prendre le montant soit à même votre surplus d'exploitation, ou bien, comme je crois qu'on l'a dit une autre année, le fonds pour entretien ultérieur est constitué à même certaines sources et non pas à même le surplus. Puis-je vous demander si une partie quelconque de ces \$5,000,000 a été prélevée à même les recettes des hôtels et affectée au fonds pour entretien ultérieur, ou comment vous avez constitué ce fonds l'an dernier?

M. COOPER: Nous avons débité \$2,500,000 aux frais d'exploitation sous la rubrique d'entretien de la voie. Vous trouverez ce poste à la page 15; et nous avons débité \$2,500,000 aux frais d'exploitation sous la rubrique d'entretien du matériel; et vous trouverez ce poste, le dernier poste à la page 15 sous la rubrique d'entretien du matériel. En d'autres termes, monsieur Jackman, le plein montant de \$5,000,000 a été compté comme frais d'exploitation en 1945; la moitié pour l'entretien des voies et la moitié pour l'entretien du matériel.

M. JACKMAN: Vous le considérez comme compte général. Le montant ne vient pas de sources fixes ainsi qu'on l'a laissé entendre l'an dernier. Certaines gares auraient été peinturées dans le cours ordinaire des choses mais elles ne l'ont pas été parce qu'il n'y avait pas de peinture. Cela rentre dans les frais généraux?

M. COOPER: Exactement.

M. JACKMAN: Et aucune somme n'a été prélevée à même les recettes des hôtels pour constituer ce montant en raison du fait que les travaux ont été remis à plus tard. Par exemple, prenez le Château Laurier, vous n'y avez pas effectué de renouvellements ou de remplacements.

M. COOPER: Je pourrais mentionner qu'en plus de ces \$39,000,000 nous avons affecté \$364,000 à un fonds pour entretien ultérieur des hôtels. Cela fait partie d'un autre compte, et nous y viendrons plus tard. En plus des \$39,000,000 pour les propriétés et le matériel des chemins de fer, nous avons affecté \$364,000 au fonds pour entretien ultérieur des hôtels.

M. JACKMAN: Y a-t-il une subdivision du réseau où l'on a suivi le même procédé?

M. COOPER: Non.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous songé à vendre ces \$39,000,000 d'obligations au prix de \$105?

M. COOPER: Que ferions-nous du produit de la vente?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Vous le placeriez de nouveau.

M. COOPER: Vous ne pouvez guère réaliser de bénéfice à ce compte, il vous faudrait payer \$105 pour le placer de nouveau.

M. JACKMAN: A combien se chiffre le total de l'entretien, le total de l'entretien ultérieur des hôtels et autres en plus des \$39,000,000.

M. COOPER: A \$364,000.

M. JACKMAN: Pour une seule année?

M. COOPER: Non. C'est le montant à date.

M. JACKMAN: Combien avez-vous pris l'an dernier?

M. COOPER: Un tiers de ce montant. Puis, nous passons au placement dans les filiales,—vous trouverez les détails à la page 23.

M. HAZEN: Avez-vous fait des placements dans des filiales au cours de l'année?

M. COOPER: Relativement au Northern Alberta Railway, au Toronto Terminal Railway et au Chicago-Western Indiana Railway, oui; nous avons augmenté notre placement.

M. HAZEN: Je constate qu'il y a une augmentation de \$620,000 environ dans ce compte, je crois, comparé à l'an dernier.

M. COOPER: Nous avons acheté \$400,000 d'obligations de la Northern Alberta Railway. C'était pour financer ses immobilisations, et les deux chemins de fer, le Pacifique-Canadien et le Canadien-National, ont dû fournir les fonds pour lesquels nous avons reçu les obligations du Northern Alberta en règlement. Nous avons aussi avancé \$100,000 au Toronto Terminal Railway pour des immobilisations. Nous avons également avancé \$125,000 au Chicago-Western Indiana, comme nous y sommes tenus par les termes d'une de ses émissions dont nous sommes garants conjointement et solidairement.

M. HAZEN: Les obligations du Northern Alberta rapportent de l'intérêt?

M. COOPER: Oui, monsieur, 5 p. 100.

M. GIBSON: Combien les avez-vous payées?

M. COOPER: Nous les avons achetées au pair.

M. JACKMAN: Pour quelles fins cette ligne a-t-elle besoin de capitaux additionnels?

M. COOPER: Pour des immobilisations.

M. JACKMAN: Quand vous avez versé la somme, vous avez reçu des obligations en échange, et elles constituent votre actif. Vous avez reçu \$400,000 en obligations. C'est ce que vous avez fait?

M. COOPER: Oui, du Northern Alberta.

M. JACKMAN: Cette transaction augmente-t-elle votre part d'intérêt dans la compagnie?

M. COOPER: Non, je ne le crois pas. L'achat augmente notre placement, mais notre part d'intérêt reste la même.

M. JACKMAN: Vous et le Pacifique Canadien en êtes les propriétaires?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Cela est indiqué dans votre compte de \$5,000,000?

M. COOPER: \$500,000.

M. JACKMAN: Une augmentation de \$500,000 au chapitre de vos—

M. COOPER: En obligations de cette compagnie, pas en actions de cette compagnie.

M. JACKMAN: Très bien.

M. COOPER: Autres placements; il y a des placements divers qui ont été faits dans différentes compagnies de temps à autre, et ils comprennent des valeurs du réseau au pair et d'autres actifs au prix de revient.

M. HAZEN: D'autres actifs au prix de revient; en avez-vous un liste ou est-ce une somme ronde?

M. COOPER: Non, nous en avons une liste.

M. HAZEN: Je demande cela parce que j'ai constaté qu'ils ne s'établissent qu'à \$907,000 alors qu'ils se chiffraient à \$1,837,000 l'an dernier. Ils constituent à peine la moitié du montant de l'an dernier et je me demandais qu'elle en était la cause.

M. COOPER: Eh bien, cela tient réellement au fait que nous avons porté temporairement à ce compte l'an dernier un million de dollars que nous avons acheté pour le fonds pour entretien ultérieur, nous avons acheté plus que nous n'avions besoin pour cette fin. C'est-à-dire, nous nous apprêtons à réserver une somme de \$6,000,000 pour entretien ultérieur et nous avons acheté \$6,000,000 d'obligations de la Victoire pour cette fin, mais quand nous avons terminé nos comptes nous

avons limité notre provision pour entretien ultérieur à \$5,000,000, de sorte que nous avons transféré \$1,000,000 d'obligations de la Victoire du fonds pour entretien ultérieur à ce compte dont nous parlons, et cette année nous l'avons reporté. C'était simplement un transport entre le fonds pour entretien ultérieur et l'autre compte de placement.

Encaisse \$18,000,000,—nulle explication n'est nécessaire à ce sujet.

Placements temporaires de fonds liquides,—\$9,500,000.

M. JACKMAN: Pourquoi y-a-t-il une terminologie différente dans ces deux comptes?

M. COOPER: L'encaisse signifie naturellement des espèces en banque, mais les placements temporaires de fonds liquides signifient que les espèces ont été placées en valeurs; et le montant de \$9,000,000 représente la réserve que nous avons créée pour inventaires et projets de guerre. Les espèces constituant le montant que nous avons affecté à la réserve ont été placées en obligations du Dominion du Canada, et nous le conservons jusqu'à ce que nous en ayons besoin. La différence entre l'encaisse et les placements temporaires de fonds liquides tient à ce que dans un cas le montant consiste en espèces en banque sur lesquelles nous pouvons tirer et dans l'autre cas l'argent est sous forme de placements que nous devons vendre avant de pouvoir utiliser le produit.

Dépôts spéciaux: Ils représentent les montants en banque destinés au paiement des intérêts quand ils sont dus. La plupart des intérêts sont payables le 1er janvier 1946. Ce montant constitue un dépôt spécial à la banque à la fin de l'année destiné au paiement des coupons dus le 1er janvier.

M. JACKMAN: Ce montant en dépôt vous rapporte-t-il de l'intérêt?

M. COOPER: Nous touchons le taux d'intérêt que les banques paient ordinairement. C'est un très, très faible taux.

M. JACKMAN: Ces montants se rapportent aux obligations entre les mains du public, aux obligations de l'Etat, n'est-ce pas?

M. COOPER: Le montant entier est conservé pour les obligations entre les mains du public. Vous verrez que sous la rubrique des autres exigibilités il y a des intérêts courus et non échus s'élevant à \$7,000,000. Sur les \$9,000,000 il y a \$7,000,000 pour ces intérêts.

M. MUTCH: La somme n'est pas nécessairement en dépôt à la banque pour une longue période?

M. COOPER: Non, la somme y est déposée deux ou trois jours avant le 1er janvier. Il fallait qu'elle y soit le 31 décembre.

M. JACKMAN: Ainsi, les intérêts de banque ne comptent réellement pas dans ce cas?

M. COOPER: Nullement.

M. JACKMAN: Je voulais établir que la banque ne vous alloue rien sur la somme que vous devez au gouvernement.

M. COOPER: Cette somme n'était pas due au gouvernement.

M. JACKMAN: Elle ne l'était pas?

M. COOPER: Non, la somme se rapportait à des obligations entre les mains du public; les coupons étaient payables le 1er janvier.

M. JACKMAN: J'allais dire que s'il s'agissait d'obligations du gouvernement vous feriez aussi bien de remettre l'argent au gouvernement, quelques mois d'intérêts sur \$10,000,000 font pas mal d'argent et le tout fait vite une grosse somme.

M. COOPER: C'est vrai, mais cette somme n'est pas payable au gouvernement.

M. JACKMAN: Comment payez-vous vos intérêts sur la dette au gouvernement?

M. COOPER: Nous écrivons un chèque et le lui faisons tenir. Les employés supérieurs du ministère des Finances et du réseau conviennent du montant et nous

lui faisons tenir un chèque pour le montant. L'an dernier nous lui avons remis un chèque pour plus de \$20,000,000.

M. JACKMAN: Je pensais que si vous aviez ou si le gouvernement avait des embarras d'argent, que vous pourriez toujours vous entendre entre vous.

M. COOPER: Nous n'avons pas d'embarras d'argent, nous avons une encaisse de \$18,000,000.

M. JACKMAN: Oui, je ne laisse pas entendre que vous ayez des embarras d'argent. La situation est différente quand vous devez payer les intérêts des obligations entre les mains du public, mais autrement il ne serait guère utile de conserver des fonds en banque en attendant vos règlements.

Reliquats nets à recevoir des agents et conducteurs: je ne crois pas qu'une explication à ce sujet soit nécessaire. Divers comptes à recevoir, \$14,000,000; ce compte peut aussi se passer d'explication. Il va sans dire que ces chiffres sont si gros, que nous parlons en termes de millions. Très peu de compagnies au Canada ont des chiffres aussi importants. Je tiens à dire au Comité que bien que ces chiffres soient très gros, nous en rendons compte aussi méticuleusement que s'ils n'étaient pas plus importants que ceux d'une compagnie commerciale ordinaire.

M. JACKMAN: Nous somme habitués aux gros chiffres ici à Ottawa.

M. NICHOLSON: Je relève dans le bilan du Pacifique Canadien un compte de \$15,000,000 pour les reliquats à recevoir des agents et conducteurs.

M. COOPER: C'est un chiffre semblable.

M. NICHOLSON: Oui.

M. COOPER: Le compte suivant est celui des matériaux et approvisionnements et se rapporte aux matériaux en main à la fin de l'année. Durant 1945 nous avons réduit nos approvisionnements de matériaux de quelque \$5,000,000, et à mesure que les affaires fléchissent ce compte devrait diminuer. Avant la guerre, le chiffre était de \$26,000,000 ou \$27,000,000 environ. Notre chiffre d'affaires a doublé et notre stock de matériaux a doublé. En 1945, nous avons fait l'inventaire de nos stocks. Nous avons l'habitude de faire l'inventaire annuellement, mais nous avons dû abandonner cette pratique durant la guerre à cause du manque de personnel. La Interstate Commerce Commission exige que les chemins de fer des États-Unis fassent l'inventaire une fois par an, mais elle a renoncé à cette exigence parce que les chemins de fer n'étaient pas en mesure d'inventorier leurs stocks pendant la guerre. Cependant, la guerre finie, nous avons profité de la première occasion pour établir que nos comptes de fournitures et de matériaux correspondaient aux matériaux réellement en magasin.

M. MUTCH: quel en était le montant?

M. COOPER: J'ai le chiffre ici. La valeur excédentaire de fournitures en magasin par rapport aux écritures, après avoir déduit les matériaux hors d'usage est de \$471,000, soit moins de 1 p. 100 de notre inventaire.

M. MUTCH: Avez-vous dit l'excédent?

M. COOPER: L'excédent. Le montant réel des matériaux dépasse le montant des comptes de \$471,000, soit moins de 1 p. 100, et vu le fait que nous n'avons pu faire d'inventaire pendant la guerre, je crois que ce résultat prouve l'efficacité de nos méthodes de contrôle.

M. REID: A quel chiffre s'établissent annuellement vos achats de matériaux et d'approvisionnements, en général?

M. VAUGHAN: Je vous demande pardon, je n'ai pas saisi votre question, monsieur Reid.

M. REID: Quel est en général le montant total de vos achats de matériaux et d'approvisionnements annuellement?

M. VAUGHAN: Cela dépend de la quantité de matériaux neufs achetés; en temps normaux, le montant varie de \$80,000,000 à \$100,000,000.

M. MUTCH: Est-ce qu'une partie de ce surplus provient du fait que les matériaux ou les approvisionnements conservés depuis longtemps ont acquis plus de valeur?

M. COOPER: Oui. Nous devons calculer nos inventaires à la fin de l'année au prix courant. Généralement, l'inventaire est avantageux quand les prix sont à la hausse, mais l'inventaire donne un résultat tout opposé quand les prix baissent.

M. MUTCH: Il y a une marge d'erreur,—si vous pouvez l'appeler ainsi,—je suppose que vous ne pourriez guère lui donner ce nom,—qui est même moindre que les chiffres réels ne l'indiquent.

M. COOPER: C'est vrai. En réalité, nous suivons presque un système d'inventaire quotidien. Nous avons des cartes de compartiments qui indiquent le nombre réel d'unités de matériaux qui devraient se trouver sur une tablette ou dans un compartiment, et les magasiniers font des inspections de temps à autre et contrôlent les quantités en main.

M. MUTCH: Je dois dire que cela constitue un résultat remarquable pour une période de cinq ans.

M. COOPER: C'est ce que je pense.

M. JACKMAN: Dois-je comprendre, monsieur Cooper, que vous portez les articles de l'inventaire au prix coûtant?

M. COOPER: Non; au prix courant.

M. JACKMAN: Je n'entends pas quand vous faites la vérification des stocks mais lorsque vous établissez d'abord votre comptabilité à ce sujet.

M. COOPER: Les articles sont inscrits au compte des fournitures au prix coûtant.

M. JACKMAN: Au prix coûtant.

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Puis, quand vous faites le contrôle, même après une période d'années comme les années de la guerre où vous ne pouviez pas faire d'inventaire, vous calculez alors le prix des articles suivant la valeur courante?

M. COOPER: C'est ce que nous faisons, sauf pour les traverses, le combustible, les rails et des choses de cette nature. Nous établissons des prix moyens de temps à autre. Le chiffre dont le président s'est servi quand il a cité le prix actuel des approvisionnements, disons, le prix du charbon, était celui du prix moyen de l'article en stock. Le prix d'achat courant dépasse celui qu'il a donné.

M. REID: Avez-vous éprouvé de grandes difficultés à obtenir des fournitures au cours de l'année dernière? Je crois que c'est une excellente chose d'avoir les matériaux en mains, et je me demande quel a été le résultat dans les circonstances.

M. VAUGHAN: Il a fallu batailler, monsieur Reid, pour obtenir tous les articles dont nous avons en besoin durant l'année, et dans les conditions existantes nous devons autant que possible nous approvisionner d'avance.

M. JACKMAN: Si vous vous servez d'un prix d'inventaire comme vous l'avez laissé entendre au lieu de celui de l'inventaire unitaire, comment faites-vous la vérification? Il est bien vrai que nulle partie de ces approvisionnements n'était vieille de cinq ans, bien que vous avez parlé d'articles hors d'usage. Mais si vous comptez que votre stock se renouvelle même seulement tous les six mois, cela fait déjà une augmentation considérable des prix. Il ne me semble pas que cela constitue un bon contrôle de l'exactitude du système. Je crois qu'il faudrait faire l'inventaire sur la base de l'unité. Quel a été le résultat de l'inventaire effectué sur cette base?

M. COOPER: Eh bien, je ne saurais vous le dire. Nous avons des certaines de fournitures. Je ne pourrais vous dire comment le nombre d'unités correspond, comment le relevé exact se compare au nombre d'unités figurant au grand livre.

M. JACKMAN: Mais si vous prenez un inventaire de, disons, des boulons à 9 cents, et puis des années ensuite quand vous pointez ce que vous avez en main, et

que les boulons se vendent à 12 cents, cela constitue une différence énorme et ne contribue pas à l'exactitude. Voici ce que je veux savoir, si vous inscrivez 100,000 boulons, avez-vous des pièces justificatives montrant que 90,000 ont été employés et qu'il vous en reste 10,000?

M. MUTCH: Comment pourriez-vous établir autrement combien de boulons vous aviez à 12 cents? Vous ne pouvez comparer des boulons à des dollars. La comparaison doit se faire avec le même article.

M. VAUGHAN: Une réponse a été donnée à votre question. On fait le compte de chacun de ces boulons.

M. JACKMAN: Mais M. Cooper a dit que le résultat était 1 p. 100 près des chiffres de vos livres. Dans l'intervalle, le prix des boulons a monté. Conséquemment, si la valeur s'est accrue de 9 cents à 12 cents, vous avez 25 p. 100 de moins de boulons et il y a un quart de vos boulons qui ont disparu d'une manière ou de l'autre.

M. COOPER: Je comprends ce que vous dites, monsieur Jackman, mais vous ne tenez pas compte du fait que ces anciens achats ont été employés et ne figurent plus aux livres. Nous employons d'abord les articles achetés aux anciens prix et ce qui reste en magasin lors de l'inventaire représente les fournitures achetées au cours des deux ou trois derniers mois, et il n'y a pas d'augmentation sensible dans les prix.

M. JACKMAN: Vous ne croyez que le laps de temps dépasse deux ou trois mois? Il n'est pas de six mois?

M. COOPER: Pas pour l'ensemble des fournitures. Il se peut qu'il y ait quelques articles en magasin depuis quelque temps. Ils figurent probablement dans l'inventaire à leur prix original.

M. REID: Etant donné que je n'étais pas présent hier matin, il se peut que la question que je vais poser fasse double emploi, mais je me demandais si le prix d'articles tels que les traverses et les rails ont beaucoup augmenté durant la dernière année.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. VAUGHAN: Ce renseignement a été donné dans l'état que j'ai lu. Les prix de ces articles ont augmenté très sensiblement.

L'hon. M. CHEVRIER: Il y a un graphique à ce sujet à la page 7. Vous y relèverez des données sur les traverses particulièrement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Voulez-vous passer au compte suivant, monsieur Cooper?

M. COOPER: Oui. Le compte suivant concerne les intérêts et dividendes à recevoir. Je crois que ce compte s'explique de lui-même. Le suivant est celui des comptes à recevoir. Ce sont des comptes dont la vérification n'a pas été terminée. Une fois vérifié, ces comptes feront partie des divers comptes à recevoir. En général, ce compte se rapporte dépenses autorisées par le gouvernement qui n'ont pas été soumises à une vérification complète, mais nous laissons courir le revenu et nous en débitons le compte à recevoir.

M. HAZEN: A quel endroit les loyers à recevoir figurent-ils?

M. COOPER: Les loyers à recevoir figurent dans les comptes divers à recevoir.

M. NICHOLSON: Avez-vous une raison particulière pour séparer ainsi ces comptes à recevoir cette année? Je constate que vous ne l'avez pas fait l'an dernier.

M. COOPER: C'est un changement apporté par la Interstate Commerce Commission et nous l'avons adopté. Ils apportent constamment des changements à leur état d'exploitation, à leur bilan et à leurs comptes de revenus, et nous les suivons, règle générale. Le poste suivant est celui de divers, \$39,000, qui constitue un petit montant.

M. HAZEN: Excusez-moi, mais je voudrais poser une question concernant la Interstate Commerce Commission avant que vous passiez outre. Relevez-vous de cet organisme?

M. COOPER: Non. Nous en relevons pour ce qui est de nos compagnies aux Etats-Unis. La Interstate Commerce Commission est un organisme tout à fait compétent de prescrire la forme dans laquelle les chemins de fer doivent tenir leurs comptes. La American Railroad Association comprenant tous les chemins de fer aux Etats-Unis compte un certain nombre de comités. Je parle maintenant de comptabilité. Elle compte d'autres comités de l'exploitation, du service technique et de tous les autres aspects de l'exploitation ferroviaire. Mais elle compte un certain nombre de comités de la comptabilité. Elle a le comité général des comptes dont je suis membre ainsi que M. Leslie, du Pacifique Canadien. Le comité général comprend 24 membres représentant les principaux chemins de fer des Etats-Unis. Puis, il y a d'autres comités. Il y a un comité des comptes de marchandises, des comptes de voyageurs, des surcharges, des comptes de messageries et un certain nombre d'autres. Quand un employé du chemin de fer a une idée pour perfectionner la comptabilité ferroviaire, il soumet généralement sa proposition à l'association et elle est étudiée en comité. Si le comité l'approuve, il la défère à la Interstate Commerce Commission. Si la commission l'approuve, elle publie une ordonnance qui en rend l'application obligatoire. Vu que ses règlements sur la comptabilité revêtissent une telle autorité et s'appuient sur l'expérience et vu aussi nos opérations aux Etats-Unis, nous nous faisons un devoir de suivre les règles et les règlements de la Interstate Commerce Commission, non pas que nous soyons contraints de les suivre mais parce que nous ne connaissons pas d'autre système aussi satisfaisant et permettant de faire des comparaisons égales avec d'autres chemins de fer américains.

M. HAZEN: Monsieur Cooper, le chemin de fer du Pacifique Canadien suit-il les mêmes règles?

M. COOPER: Encore une fois j'hésite à parler de la comptabilité du chemin de fer du Pacifique Canadien, mais j'ose exprimer l'opinion qu'il fait à peu près ce que nous faisons. J'imagine que le chemin de fer du Pacifique Canadien s'en tient à la méthode de comptabilité de l'I.C.C. M. Leslie est membre du comité général et des employés supérieurs du Pacifique Canadien font partie de sous-comités. Tout comme nos employés supérieurs, ils participent activement aux affaires de l'association. Il y a deux ans, M. Leslie était président du comité général de la comptabilité et autant que je sache,—j'ai vu les rapports détaillés qu'il transmet au Bureau fédéral de la statistique,—je crois pouvoir dire que tout comme nous il suit les méthodes générales de comptabilité de la Interstate Commerce Commission.

Comptes débiteurs; ce sont des avances aux employés du chemin de fer pour leur permettre d'entreprendre des voyages d'affaires et avoir de petits fonds de roulement.

Fonds d'assurance, \$12,425,768.96. Cette somme représente le placement de notre réserve d'assurance.

M. JACKMAN: Est-ce que vous faites vos propres assurances?

M. COOPER: Oui, nous nous chargeons de nos propres assurances.

Fonds de la pension contractuelle, \$29,671,000. Cette somme représente aussi le placement de la réserve pour les pensions contractuelles.

Divers, \$3,072,290.74. Il s'agit de divers comptes. Ceux font partie des disponibilités sont censés être ceux qui peuvent être réalisés dans un délai d'un an à compter de la publication du bilan. Tout compte sur la perception duquel nous avons des doutes, ou dont la perception peut être retardée de plus d'une année est classé dans la catégorie des comptes débiteurs.

M. HAZEN: Votre fonds d'assurances est inférieur de plus de \$300,000 au chiffre de l'an dernier. A quoi tient cette diminution?

M. COOPER: C'est la première fois depuis 1923, je crois, que les pertes dépassent les revenus du fonds. Nous avons eu trois désastres sérieux. Nous avons perdu le *Prince George*. Il était assuré dans les \$500,000. Puis, nous avons perdu les hangars

à Point Edward et les hangars à Depot Harbour. Ces trois pertes ont compté pour une somme de \$1,500,000 environ. Ces trois désastres survenant ensemble ont eu pour effet de réduire le fonds au cours de cette année. Mais il n'y a aucun doute qu'à la longue le fonds est suffisant. Il suffit à tous les risques que le réseau juge bon d'assurer.

M. NICHOLSON: Comment établissez-vous votre taux; comment constituez-vous ce fonds?

M. COOPER: Nous ne nous imposons plus de prime. Nous estimons que le revenu de ce fonds suffit à payer les pertes qui se produisent. Le fonds a été constitué primitivement sur la base des taux des assureurs, mais le fonds s'est accru au point où il peut absorber toutes les pertes qui se produisent. Aussi, il n'y a pas lieu de le grossir davantage.

M. JACKMAN: Je suppose que vous avez pris l'assurance des risques de guerre du gouvernement pendant les années de la guerre?

M. COOPER: Pas pour le chemin de fer. Cependant, nous avons assuré nos navires du service des Antilles, mais nous n'avons pas participé au plan d'assurance de risques de guerre du gouvernement.

M. NICHOLSON: Pourriez-vous nous donner des détails sur la constitution de ce fonds?

M. COOPER: On a commencé à constituer le fonds en 1923. Il y eut un petit report du Grand Tronc au Canadien National. Le montant était de \$1,500,000 environ, bien que je parle de mémoire. Mais nous avons porté le fonds à \$12,500,000 environ depuis 1923.

M. NICHOLSON: Depuis quand les intérêts que rapportent ce fonds compensent-ils vos pertes?

M. COOPER: Depuis au moins dix ans; les intérêts ont plus que suffi à payer nos pertes. Le fonds a généralement accusé une augmentation ou un bénéfice chaque année. Le revenu provenant du fonds a plus que suffi au cours des années à couvrir les pertes que nous avons subies.

M. NICHOLSON: Vous ne vous souvenez pas quel était le montant du fonds il y a dix ans?

M. COOPER: Il y a dix ans le montant au crédit du fonds était de \$11,000,000.

M. NICHOLSON: Vous y avez ajouté \$1,000,000?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Le gouvernement avait assuré, par exemple, les propriétés de la Park Steamship relativement à l'explosion dans le port de Vancouver. Une réclamation a été portée contre les assureurs. Votre expérience a sans doute été très profitable à la compagnie, mais je me demande pourquoi le gouvernement jugerait bon de s'assurer ailleurs, alors qu'il est appuyé du crédit de tout le Canada, tandis que la compagnie du chemin de fer, une très importante corporation, juge bon d'assurer elle-même tous ses risques?

L'hon. M. CHEVRIER: La Park Steamships est une compagnie distincte. Il est vrai que c'est une compagnie d'exploitation qui a conclu des arrangements avec diverses autres compagnies sous diverses conditions.

M. JACKMAN: Mais cette compagnie-ci est aussi censée être une société distincte. Je ne vois pas la différence; cela ne fait que prouver ce que je dis.

L'hon. M. CHEVRIER: Mais vous vous avez demandé pourquoi le gouvernement n'agit pas de la même manière.

M. JACKMAN: Pourquoi cette compagnie n'agirait-elle pas de la même manière que le gouvernement?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, mais il y a une distinction entre les deux.

M. JACKMAN: Mais en fait, toutes deux sont des compagnies de la Couronne.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est vrai, mais il y a diverses sortes de compagnies de la Couronne. Par exemple, il y a les compagnies qui agissent à titre d'agents de la Couronne. Je crois que la Park Steamships tombe dans cette catégorie. Cependant, je crois que les chemins de fer Nationaux du Canada sont établis sur une base différente.

M. REID: N'est-ce pas un fait que les chemins de fer Nationaux du Canada n'ont adopté ce système qu'au bout de quelques années, et qu'ils étaient assurés précédemment?

M. MUTCH: A tout événement, la discussion est étrangère au but de ce Comité.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le compte suivant.

M. COOPER: Comptes payés d'avance, \$92,845.74. C'est un compte de peu d'importance. Escompte sur la dette consolidée, \$5,702,293.05. Cette somme représente le solde de l'escompte qu'il a fallu payer à l'époque de l'émission que nous amortissons. Au chapitre du passif,—dette fondée. Les détails figurent aux pages 21 et 22 de ce rapport.

M. HAZEN: Quel est le montant?

M. COOPER: Cela figure aux pages 21 et 22.

M. JACKMAN: Le premier compte, Actions: actions de filiales entre les mains du public, \$4,643,040. Ce montant se rapporte-t-il aux petites lignes qui partent de Montréal?

M. COOPER: Vous trouverez tous les détails aux pages 24 et 25.

M. JACKMAN: Avez-vous accompli d'autres progrès relativement à l'acquisition de ces intérêts minoritaires?

M. COOPER: Pas en 1945, mais nous nous sommes très occupés de la question, bien que je ne puisse dire que nous ayons accompli beaucoup de progrès, mais nous y travaillons.

M. JACKMAN: Vous faites usage de ces propriétés et vous améliorez bénévolement les parts d'intérêt de ces actionnaires minoritaires?

M. COOPER: Non. Les compagnies sont tenues pour endettées à l'égard des chemins de fer Nationaux du Canada pour toutes les améliorations que nous effectuons à ces propriétés.

Emprunts du Dominion du Canada. Ils figurent à la page 22 de ce rapport et s'établissent à \$674,201,612.83. \$391,179,395.36 s'appliquent au rapatriement des valeurs du Royaume-Uni; \$195,264,135.50 se rapportent au remboursement de la dette et \$73,851,082.26 à l'acquisition de nouveau matériel roulant. \$13,906,999.71 constituent un capital de roulement.

M. JACKMAN: Pouvez-vous dire quel était le montant en cours de cette dette à long terme au moment de la formation du réseau du Canadien National?

M. COOPER: En 1923?

M. JACKMAN: Si c'est la date?

M. COOPER: A la fin de 1922, au 31 décembre, la dette fondée entre les mains du public était d'environ de \$804,000,000.

M. JACKMAN: Et quelle somme était due au Dominion du Canada à cette époque?

M. COOPER: Je n'ai pas ce chiffre, monsieur Jackman; mais quel que fut le montant de cette dette, il fut amorti en vertu de la Loi sur la revision du capital.

M. JACKMAN: Sous le régime de la Loi sur la revision du capital, 1937, \$904,000,000 ont été transférés de la dette à la part de propriétaire.

M. COOPER: Non, monsieur, \$270,000,000.

M. JACKMAN: Vous m'avez dit \$270,000,000, hier pour ce compte, et \$373,000,000 que le gouvernement a prêtés pour combler les déficits.

M. COOPER: Ils ont été amortis.

M. JACKMAN: Ils ont été complètement amortis; pourtant, il y avait \$904,000,000 de dettes.

M. COOPER: Mais les \$904,000,000 se rapportaient à des déficits qui, à notre avis, n'auraient jamais dû figurer à titre de prêts portant intérêt. Quelques-uns existaient en 1922. Le gouvernement a commencé à aider le Canadian Northern en 1914 et il a certainement commencé à aider le Grand-Tronc en 1919; il a également aidé le Grand-Tronc-Pacifique. Une somme considérable était due au gouvernement en 1922.

M. JACKMAN: C'est précisément ce que je cherchais à établir quand je me suis enquis quelle était la dette envers le Dominion du Canada à l'époque de la formation du réseau National?

M. COOPER: Je n'ai pas ce chiffre ici.

M. JACKMAN: Mais avez-vous une idée du montant?

M. COOPER: Je vous donnerai le renseignement à la prochaine séance.

M. PICARD: Voulez-vous dire que ces déficits devraient disparaître à cause de la structure financière de la compagnie?

M. COOPER: C'étaient des déficits, et on a estimé qu'ils ne devraient pas figurer dans le compte de capital.

M. PICARD: Était-ce des déficits?

M. COOPER: Oui; ils représentaient la somme que le chemin de fer aurait dû gagner pour payer ses intérêts.

M. PICARD: Ils ne constituaient pas des déficits d'exploitation? Votre exploitation vous a rapporté plus que ce qu'elle vous a coûté?

M. COOPER: Les recettes des chemins de fer Nationaux du Canada ont toujours suffi à payer leurs dépenses d'exploitation depuis 1923.

M. PICARD: C'est ce que je pensais. Alors, vous voulez dire ceci: déficit comblé par des prêts. Il vous a fallu payer des intérêts sur vos obligations?

M. REID: A propos d'intérêts, je relève au haut de la page 22 montant en cours puis intérêts courus en 1945. En examinant les émissions, je constate que la plupart sont au taux d'intérêt de 4 p. 100. Il y en a une à 4½ p. 100 et une à 5 p. 100, mais la plupart des émissions sont au taux de 4 p. 100. Le montant en cours semble être exact. Je base mes observations sur un examen hâtif, mais il y a un chiffre qui m'intrigue. C'est la dette de \$380,022.60 au taux de 5 p. 100 à l'égard de la province du Nouveau-Brunswick. Les intérêts sont de \$19,000 environ. Le montant des intérêts courus figure à \$24,192. C'est le seul montant d'intérêts qui ne semble pas correspondre au taux réel.

M. COOPER: Une partie de la dette a été payée au cours de l'année. Ce montant d'intérêts ne représente pas les intérêts sur le solde à la fin de l'année. Ce sont les intérêts pour l'année. En d'autres termes, la dette dépassait \$380,000 dans les premiers mois de l'année.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: allons-nous passer à la page 13?

M. COOPER: Exigibilités; reliquats à payer, trafic et service des wagons, comptes apurés à payer, divers comptes à payer, arriérés d'intérêts, intérêts courus et non échus, comptes à payer, impôt courus, et divers, \$56,000,000. Je ne crois pas qu'il y ait lieu d'expliquer ces comptes.

M. JACKMAN: Est-ce que les impôts courus sont des taxes municipales ou des taxes de vente, ou de quoi s'agit-il?

M. COOPER: Il s'agit de taxes municipales et de taxes relatives à nos filiales aux États-Unis.

M. REID: Pourriez-vous nous donner une explication concernant les prêts du Dominion du Canada pour le rapatriement des valeurs, ou est-ce que nous n'en sommes pas encore là? Sinon, je poserai cette question en temps opportun.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous avons discuté cette question à fond hier.

M. REID: Si elle a été discutée hier je vais m'en rapporter au compte rendu.

M. COOPER: Elle a été examinée à fond hier.

M. JACKMAN: Quant aux taxes municipales payables par l'ancien chemin de fer Intercolonial et par quelques-uns de ces autres chemins de fer qui étaient anciennement des compagnies de la Couronne payez-vous les taxes aux municipalités à ces endroits.

M. COOPER: Nous les payons dans le cas d'une ou de deux propriétés qui ne relèvent pas du transport, oui.

M. JACKMAN: Sur des propriétés qui ne relèvent pas du transport?

M. COOPER: Des propriétés qui ne relèvent pas du transport.

M. JACKMAN: Vous payez des taxes sur des propriétés qui ne relèvent pas du transport?

M. COOPER: Nous avons des propriétés à Halifax que nous avons achetées en anticipation de besoins futurs. Elles ne sont pas affectées à des fins ferroviaires et il a été convenu que nous paierions des taxes municipales.

M. JACKMAN: Mais pour les propriétés ferroviaires dans les confins des municipalités?

M. COOPER: Sur les propriétés du chemin de fer, non; nous avons toutefois une entente avec les provinces Maritimes en vertu de laquelle nous leur payons \$250,000 par an.

M. JACKMAN: Au lieu de taxes municipales?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: J'ai entendu dire que des démarches ont été faites à Halifax, peut-être aussi à Saint-Jean, pour vous imposer des taxes municipales. Quel est le pour et le contre à cet égard? Vous ne payez rien actuellement, si ce n'est un octroi aux provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

M. COOPER: Nous ne payons rien, et on nous poursuit ou nous menace de poursuites. La cause est en cour depuis au moins deux ans. J'ignore où elle en est actuellement.

M. JACKMAN: Dans d'autres régions du chemin de fer, payez-vous des taxes aux municipalités?

M. COOPER: Oui; ainsi à Montréal, Toronto et, de fait, dans toutes les villes nous payons des taxes municipales.

M. VAUGHAN: Prenez Montréal, par exemple; nous sommes de beaucoup le plus gros contribuable à Montréal. Je crois que nous sommes évalués à \$10,000,000 de plus que toute autre compagnie.

M. MUTCH: Payez-vous des taxes pour les cours de Fort Rouge?

M. VAUGHAN: Oui; je ne me souviens pas au juste, mais nous avons une entente avec cette ville.

M. MUTCH: Il y a une entente spéciale.

M. VAUGHAN: Je ne me souviens pas présentement ce qu'elle est, mais il y a une entente spéciale.

M. MUTCH: Cette entente a-t-elle été disputée, ou a-t-on demandé de l'étudier de nouveau?

M. VAUGHAN: Non, cette question n'a pas été soulevée du tout, récemment. Dans l'Est, nous payons volontairement certaines taxes. Ainsi, nous payons volontairement des taxes sur notre hôtel à Halifax.

M. JACKMAN: Vous payez le plein taux?

M. VAUGHAN: Nous payons presque les mêmes taxes sur notre hôtel que le Pacifique sur le sien, le Lord Nelson, à Halifax. Nous payons volontairement.

M. JACKMAN: Cette exemption de taxes municipales, particulières aux provinces Maritimes, provient-elle du fait que les chemins de fer englobés dans le réseau en 1922 étaient autrefois des compagnies de la Couronne?

M. COOPER: Ce sont encore des compagnies de la Couronne. Comme il s'agit des chemins de fer du gouvernement canadien, ils ont été exemptés de taxes. Les autres parties du réseau, le Canadian Northern, le Grand-Tronc et le Grand-Tronc Pacifique n'en sont pas exemptés.

M. VAUGHAN: Le Pacifique Canadien a certaines exemptions de Winnipeg aux Rocheuses. Il ne paie pas de taxes sur sa ligne principale. Il profite d'autant d'exemptions dans l'Ouest que nous en avons dans l'Est.

M. JACKMAN: C'est dans sa charte, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui.

M. NICHOLSON: Payez-vous des taxes sur l'hôtel Fort Garry à Winnipeg?

M. VAUGHAN: Oui.

M. REID: Le Pacifique ne paie pas de taxes sur les voies qui traversent les municipalités.

M. VAUGHAN: Il a une exemption spéciale en vertu de sa charte. Je ne me souviens pas au juste ce que c'est. Je crois qu'il paie volontairement quelques taxes, tout comme nous le faisons dans l'est. Une partie de ses lignes de l'Ouest se trouve dans la même situation que le Canadien National dans l'Est.

M. JACKMAN: Les deux chemins de fer paient-ils des taxes sur leurs hôtels, le Palisser à Calgary, et le Macdonald à Edmonton?

M. VAUGHAN: Je ne puis dire si le Pacifique y paie des taxes ou non, mais je sais que nous payons des taxes sur tous nos hôtels dans l'ouest du Canada.

M. HAZEN: Payez-vous des taxes sur la gare centrale à Montréal?

M. VAUGHAN: Oui; nous sommes les plus gros contribuables municipaux au Canada.

M. COOPER: Nous avons ensuite les comptes créditeurs et le premier compte est celui de la réserve pour la pension contractuelle, \$29,671,000. C'est la réserve pour les contrats de pension en cours à la fin de l'année. Puis la rubrique générale: autres comptes créditeurs.

Dans les réserves et comptes d'ordre, nous avons la réserve pour assurances;— la réserve pour la dépréciation — lignes au Canada — matériel seulement, \$70,790,188.60;— la réserve pour dépréciation — lignes aux Etats-Unis — voie et matériel, \$22,400,749.89. Nous avons établi une réserve d'amortissement de projets de défense de \$3,818,935.41; une réserve pour entretien ultérieur de \$39,000,000, d'autres réserves de \$8,313,612.60, et d'autres comptes d'ordre de \$7,821,037.05.

M. JACKMAN: En quelle année avons-nous établi cette dépréciation pour les lignes au Canada — matériel seulement; y a-t-il deux ans?

M. COOPER: Nous avons commencé en 1940.

M. JACKMAN: Est-ce que cette méthode dépréciation du Canadien National va s'appliquer comme aux Etats-Unis? Ainsi, on a dit hier que 10 pour cent ou moins seulement du réseau se trouve aux Etats-Unis et, cependant, on voit que la réserve de dépréciation est de \$22,000,000 et qu'elle est de \$70,000,000 au Canada, ce qui est dix fois plus qu'aux Etats-Unis par comparaison. Le Canadien National a-t-il tendance à adopter la méthode américaine de dépréciation pour les lignes au Canada?

M. COOPER: Je ne le crois pas; ce n'est pas ce que je recommanderais.

M. VAUGHAN: Nous suivons la même coutume lorsqu'il s'agit de la dépréciation du matériel.

M. JACKMAN: Je comprends cela, mais vous avez dit qu'en somme vous pensiez que les règlements de l'I.C.C. valaient la peine d'être adoptés, non pas obligatoirement, mais parce qu'ils ont du bon.

M. COOPER: Oui. Toutefois, pour la dépréciation de la voie, je ne suis pas de l'avis de l'I.C.C. Elle n'a adopté cette mesure qu'en 1943. Pendant 50 ou 60 ans, elle a prétendu le contraire.

M. JACKMAN: Il n'y a pas de raison de ne pas faire mieux avec le temps.

M. COOPER: Non, mais si vous vous rendez compte que le changement a été occasionné par l'impôt sur les excédents de bénéfices, je ne vois pas de bonne raison pour changer de méthode.

M. JACKMAN: La dépréciation ne se rapporte pas uniquement aux impôts sur les excédents de bénéfices. Il faut qu'elle se rapporte à la situation exacte de vos recettes, que vous teniez compte ou non de l'usure de vos immobilisations en matériel.

M. COOPER: Je fais remarquer que depuis 60 ans, l'I.C.C. a prétendu le contraire et, même aujourd'hui, prenons par exemple la structure de la voie, les rails, les traverses, le ballast, elle refuse d'admettre la dépréciation sur ce qu'on appelle la structure de la voie. Elle admet la dépréciation des clôtures et des poteaux de télégraphe, les stations et autres choses de cette nature. C'est ce que je ne comprends pas. S'il y a une chose qui est bien sujette à dépréciation, c'est bien la voie, mais l'I.C.C. n'est pas logique en ce qui concerne la dépréciation de la voie.

M. JACKMAN: Nul doute que les stations et autres installations peuvent devenir plutôt délabrées, mais vous ne pouvez pas, que je sache, laisser la voie à l'abandon pendant plusieurs mois.

M. COOPER: Vous devez admettre que la voie se déprécie autant que les stations; peut-être un peu plus vite. La durée de service peut être plus courte mais, néanmoins, la dépréciation est aussi réelle sur la voie que sur les bâtisses.

M. JACKMAN: Je suis bien prêt à admettre ceci avec vous mais, de toute nécessité, la voie doit être entretenue à la perfection de jour en jour. Vous ne pouvez pas y tolérer de délabrement — comme dans le cas de vos bâtisses. Je suppose que c'est la raison du règlement de l'I.C.C.. Il y a quelques années, lorsque nous avons étudié la dépréciation du chemin de fer, nous avons décidé de ne rien hâter à cause de la pénurie de la main-d'œuvre et de l'impossibilité d'avoir le personnel pour faire l'inventaire de tout l'actif, de la voie et des poteaux de télégraphe si vous le voulez, et du reste. J'ai cru alors que votre opinion était de remettre l'étude à plus tard, mais du moment qu'il s'agissait du principe, j'ai pensé qu'il avait été adopté au moins en partie, non seulement au sujet du matériel roulant, mais aussi au sujet du matériel ferroviaire et, qu'après la guerre, vous pourriez peut-être appliquer les règlements de l'I.C.C..

M. COOPER: J'ai bien étudié la chose et j'y ai songé sérieusement; je crois, toutefois, que nous ne devrions pas l'adopter. Je suis curieux de savoir ce que les chemins de fer américains feront lorsqu'ils commenceront à se trouver en déficit et lorsque les impôts sur les excédents de bénéfices auront été abolis.

M. JACKMAN: S'ils sont en déficit pour une bonne raison comme, par exemple, l'usure du matériel, c'est un autre argument en faveur d'un taux raisonnable pour le transport des passagers et des marchandises.

M. COOPER: S'ils sont obligés de suspendre leurs dividendes à la suite d'écritures de comptabilité pour réserves de dépréciation, ils vont se trouver dans une situation embarrassante.

Le compte suivant est la part de propriétaire du Dominion du Canada. C'est le compte des actionnaires. Au-dessus, nous avons le Dominion du Canada dans ses rapports avec le chemin de fer comme créancier. Au compte de la part de propriétaire, nous avons le rapport du Dominion du Canada comme actionnaire. Le Dominion a une part de propriétaire de \$777,000,000 et, à la page suivante, vous voyez la composition de ce compte et le changement depuis 1944.

M. JACKMAN: Pouvez-vous dire au Comité quelle était la part de propriétaire des actionnaires le 31 décembre 1922, au moment de l'acquisition des divers chemins de fer?

M. COOPER: Leur part de propriétaire véritable?

M. MOORE: Oui.

M. COOPER: Ils avaient environ \$18,000,000 de placés dans le Canadien National, outre les chemins de fer contrôlés par le gouvernement. Pour être plus précis, je vous dirai tout de suite que les \$18,000,000 et les \$377,000,000 des chemins de fer Nationaux représentent la part de propriétaire du Dominion en 1923.

M. MOORE: C'est le montant dû au gouvernement Canadien?

M. COOPER: \$377,000,000 était le coût des chemins de fer du gouvernement canadien; \$18,000,000 est le montant que les actionnaires ont payé comptant pour acquérir les actions du Canadian Northern. Ils n'ont pas payé comptant pour acquérir les actions du Grand-Tronc ou celles du Grand-Tronc Pacifique.

M. JACKMAN: Alors, les \$377,000,000 représentent la valeur comptable du compte du gouvernement que vous avez assumé, je suppose, et comprennent aussi tous les autres chemins de fer qui étaient propriété de la Couronne.

M. COOPER: C'est exact.

M. JACKMAN: Et depuis 1922, le placement du gouvernement au compte de la part de propriétaire a été porté à environ \$400,000,000.

M. COOPER: Oui; \$112,000,000 représentent les surplus de recettes du chemin de fer qui ont servi à augmenter la part de propriétaire. Ce n'est pas de l'argent mis dans le chemin de fer par le gouvernement.

M. JACKMAN: Non pas les \$112,000,000; mais cette somme de \$112,000,000 n'a-t-elle pas été payée au gouvernement comme intérêt sur les dettes du gouvernement?

M. COOPER: Non, elle l'a été en acompte sur la dette.

M. JACKMAN: Alors, ce compte de \$112,000,000 compense la diminution dans le placement en obligations du gouvernement.

M. COOPER: C'est vrai, mais plutôt comme créancier qu'actionnaire.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Pages 14 à 17.

PART DE PROPRIÉTAIRE—DOMINION DU CANADA

	Solde au 31 déc. 1944	Transactions en 1945	Solde au 31 déc. 1945
CAPITAL-ACTIONS, CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY.....	\$ 18,000,000 00	\$ —	\$ 18,000,000 00
CAPITAL-ACTIONS, TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA:			
Valeur initiale fixée à	\$270,037,437 88	\$ —	\$270,037,437 88
Surplus de caisse	87,745,931 64	24,756,130 00	112,502,061 64
Gains de capital	19,105,651 38	—	19,105,651 38
Pertes de capital	17,808,505 59	* 2,125,088 53	19,933,594 12
	<u>\$359,080,515 31</u>	<u>\$ 22,631,041 47</u>	<u>\$381,711,556 78</u>
IMMOBILISATIONS DU DOMINION DU CA- NADA POUR CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT	\$377,614,970 84	\$ —	\$377,614,970 84
*Perte due à l'abandon de 27.62 milles, subdivision de St- Lin	\$1,167,121 47		
Perte (applicable aux exercices antérie- urs à 1940) sur retraits de maté- riel roulant.....	<u>957,967 06</u>	<u>\$ 22,631,041 47</u>	<u>\$777,326,527 62</u>

CAPITALISATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

		Solde au 31 Déc., 1945	% du Total
PART D'INTÉRÊT:*			
Capital-actions, Canadian National Railway Company.....	\$ 18,000,000	00	
Capital-actions, Trust des titres Canadian National Railways.....	381,711,556	78	
Immobilisations du Dominion pour chemins de fer de l'État.....	377,614,970	84	
		\$ 777,326,527	62 38.4%
DETTE À INTÉRÊT FIXE:			
Détenue par le public.....	\$573,179,997	54	
Prêts du Dominion du Canada.....	674,201,612	83	
		1,247,381,610	37 61.6%
		<u>\$2,024,708,137</u>	<u>99 100.0%</u>

*Sauf actions de filiales détenues par le public—\$4,643,040.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION—1945

ÉTAT DES REVENUS
ENSEMBLE DU RÉSEAU

	1945	1944
RECETTES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER:		
Marchandises.....	\$316,533,328	\$321,588,728
Voyageurs.....	65,199,923	69,776,256
Postes.....	4,204,835	4,204,761
Messageries.....	19,209,446	18,008,142
Télégraphes commerciaux.....	7,554,813	7,012,442
Toutes les autres.....	21,071,046	20,557,178
TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION.....	\$433,773,393	\$441,147,510
FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER:		
Entretien de la voie et des constructions.....	\$ 70,311,162	\$ 76,503,925
Entretien et dépréciation du matériel.....	76,784,609	80,215,292
Circulation.....	6,046,603	6,058,693
Transport.....	179,119,172	177,889,699
Exploitations diverses.....	6,282,609	5,922,378
Frais généraux.....	16,749,892	15,957,054
TOTAL DES FRAIS D'EXPLOITATION.....	\$355,294,048	\$362,547,043
REVENU NET D'EXPLOITATION.....	\$ 78,479,345	\$ 78,600,466
Impôts.....	6,476,981	7,341,513
Location de matériel—Débit net.....	3,567,783	2,956,314
Location de propriétés exploitées en commun—Débit net.....	556,641	577,994
REVENU NET D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER..	\$ 67,877,938	\$ 67,724,644
AUTRES REVENUS:		
Loyers de lignes et de matériel.....	\$ 58,960	\$ 61,578
Loyers divers.....	930,962	954,858
Revenu de propriétés immobilières.....	643,859	598,717
Résultats des propriétés exploitées séparément—Profit ou perte.....	54,478	767,528
Exploitation des hôtels.....	1,235,850	1,188,802
Dividendes.....	543,514	659,726
Intérêts.....	3,863,692	3,923,760
Divers.....	298,490	2,367,210
TOTAL DES AUTRES REVENUS.....	\$ 7,520,853	\$ 10,522,182
PRÉLEVÉ À MÊME LE REVENU:		
Loyers de lignes et de matériel.....	\$ 1,109,929	\$ 1,163,904
Loyers divers.....	652,343	539,891
Impôts divers.....	121,027	90,839
Service de la dette non consolidée.....	387,514	304,644
Amortissement de l'escompte sur la dette consolidée.....	1,183,920	936,291
Diverses dépenses et affectations débitées au revenu.....	1,104,234	4,142,362
Profits et pertes—Crédit net.....	244,452	27,671
TOTAL DES PRÉLÈVEMENTS À MÊME LE REVENU..	\$ 4,314,518	\$ 7,150,262
REVENU NET APPLICABLE AU SERVICE DES INTÉRÊTS	\$ 71,084,272	\$ 71,096,564
Intérêts sur la dette consolidée entre les mains du public.....	26,021,784	28,135,938
Intérêts sur les prêts de l'État.....	20,306,358	19,933,701
SURPLUS.....	\$ 24,756,130	\$ 23,026,924

RECETTES D'EXPLOITATION

	1945	1944
Marchandises.....	\$313,013,450 06	\$317,735,454 78
Réduction des taux dans les Provinces Maritimes (20%)...	3,519,878 84	3,853,273 61
Voyageurs.....	65,199,923 28	69,776,256 67
Bagages.....	159,084 91	156,989 88
Wagons-lits.....	4,580,963 69	4,564,393 26
Wagons-salons.....	271,537 54	226,215 49
Postes.....	4,204,835 42	4,204,761 03
Agence ferroviaire de messageries.....	534,662 43	632,953 99
Messageries.....	18,674,783 58	17,375,188 97
Autres trains de voyageurs.....	61,942 53	28,720 17
Lait.....	469,169 82	429,094 53
Aiguillage.....	3,358,414 26	3,294,605 94
Transbordements par eau.....	183,272 66	190,916 37
Wagons-restaurants et buffets.....	4,608,534 74	4,471,567 77
Restaurants.....	301,391 10	272,862 79
Privilèges de gares, trains et bateaux.....	570,327 56	582,179 49
Consigne.....	150,749 63	153,319 74
Emmagasinage—Marchandises.....	116,214 52	75,808 82
Emmagasinage—Bagages.....	117,651 20	97,881 62
Surestarie.....	1,840,217 42	1,886,518 72
Commissions des télégraphes (E.-U.).....	14,314 32	14,281 72
Télégraphes commerciaux.....	7,540,499 50	6,998,160 62
Élévateurs à grain.....	513,618 04	539,617 91
Loyers d'édifices et autres propriétés.....	898,493 41	779,617 34
Divers.....	2,165,022 58	2,179,313 58
Exploitations en commun—Crédit.....	822,641 49	736,613 73
Exploitations en commun—Débit.....	118,200 97	109,058 19
	<u>\$433,773,393 56</u>	<u>\$441,147,510 35</u>

FRAIS D'EXPLOITATION

<i>Entretien de la voie et des constructions</i>	1945	1944
Surintendance.....	\$ 3,944,226 92	\$ 4,100,491 88
Entretien de l'infrastructure.....	8,705,847 73	8,660,168 89
Tunnels et passages souterrains.....	35,459 50	38,050 80
Ponts, estacades et ponceaux.....	2,715,192 03	2,424,967 38
Traverses.....	7,599,421 14	8,294,237 25
Rails.....	3,183,715 56	4,026,706 50
Autres matériaux pour la voie.....	3,025,663 44	3,229,879 48
Ballast.....	1,803,873 16	1,502,041 15
Pose de rails et revêtement.....	18,150,434 30	18,979,235 81
Clôtures, protections contre la neige et signaux.....	660,415 74	561,071 48
Stations et bureaux.....	2,956,783 30	2,779,798 12
Edifices sur l'emprise.....	352,973 30	310,629 38
Postes d'alimentation d'eau.....	517,550 95	561,950 03
Postes à combustible.....	290,714 31	278,713 86
Ateliers et remises à locomotive.....	2,210,765 77	2,077,034 31
Élévateurs à grain.....	49,693 94	49,880 56
Quais et docks.....	217,414 67	227,927 51
Lignes des téléphones et télégraphes.....	1,078,893 03	1,074,642 24
Télégraphes commerciaux.....	1,389,630 12	1,257,556 44
Signaux et enclenchements.....	1,137,962 58	1,172,196 40
Usines génératrices.....	9,262 96	24,669 57
Réseaux de transport d'énergie.....	170,753 66	194,408 10
Constructions diverses.....	3,193 01	4,824 63
Propriété de la voie—Dépréciation—Lignes aux Etats-Unis.....	853,390 97	764,133 41
Propriété de la voie—Retraits.....	1,231,167 29	1,564,321 77
Entretien ultérieur.....	2,500,000 00	6,500,000 00
Machines pour la chaussée.....	594,557 02	540,607 28
Démantèlement.....	81,071 66	90,363 99
Amortissement de projets de défense.....	2,284 68	1,002,284 68
Petits outils et accessoires.....	887,741 95	884,498 50
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable.....	3,540,663 13	2,829,113 49
Améliorations publiques—Entretien.....	369,035 18	370,190 41
Accidents aux personnes.....	661,012 09	670,295 76
Assurance.....	28,140 76	24,666 53

FRAIS D'EXPLOITATION—*suite*

	1945	1944
Impressions et papeterie.....	70,819 65	66,657 97
Autres frais.....	63,059 99	39,742 94
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun, Débit.....	1,015,097 95	794,153 26
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun, <i>Crédit</i>	1,942,157 33	1,727,321 52
Droits de passage.....	75,431 46	68,484 40
Services de protection.....	70,004 62	190,650 95
	<u>\$ 70,311,162 19</u>	<u>\$ 76,503,925 59</u>

	1945	1944
<i>Entretien du matériel</i>		
Surintendance.....	\$ 1,539,394 18	\$ 1,631,670 35
Machines d'atelier.....	2,083,485 62	1,994,656 93
Machines d'usines génératrices.....	115,858 50	108,904 48
Retraits de machinerie.....	200,386 19	89,900 85
Dépréciation de machinerie—Lignes aux Etats-Unis.....	65,986 47	65,993 10
Démantèlement de machines réformées.....	2,963 50	2,849 50
Locomotives à vapeur—Réparations.....	22,780,691 45	23,100,702 73
Autres locomotives—Réparations.....	379,394 25	300,952 75
Wagons à marchandises—Réparations.....	16,879,507 30	16,673,746 56
Voitures de voyageurs—Réparations.....	9,358,057 50	9,126,776 80
Matériel flottant—Réparations.....	361,454 04	437,205 04
Matériel de service—Réparations.....	2,187,604 46	2,172,248 56
Matériel des messageries—Réparations.....	207,157 24	188,324 36
Matériel divers—Réparations.....	201,051 70	167,614 95
Démantèlement de matériel réformé.....	1,798 53	6,923 44
Matériel divers—Retraits.....	56,308 77	52,492 63
Matériel de messageries—Dépréciation.....	16,974,015 87	19,853,984 95
Accidents aux personnes.....	167,252 45	160,026 91
Assurance.....	579,957 56	510,255 63
Impressions et papeterie.....	35,089 17	21,570 70
Autres frais.....	60,202 15	53,460 21
Entretien du matériel utilisé en commun, Débit.....	2,667 17	11,032 95
Entretien du matériel utilisé en commun, <i>Crédit</i>	250,211 17	209,053 73
Entretien différé—Matériel.....	205,885 87	225,055 36
	2,500,000 00	3,500,000 00
	<u>\$ 76,784,609 37</u>	<u>\$ 80,215,292 75</u>

<i>Circulation</i>		
Surintendance.....	\$ 2,145,109 43	\$ 2,210,788 63
Agences extérieures.....	2,853,589 00	2,829,028 45
Publicité.....	341,215 04	331,246 72
Associations de circulation.....	121,328 18	122,579 63
Impressions et papeterie.....	267,094 28	262,000 71
Autres frais.....	225 00	233 44
Bureau industriel.....	115,414 99	111,648 49
Colonisation, agriculture et ressources naturelles.....	202,627 10	191,167 45
	<u>\$ 6,046,603 02</u>	<u>\$ 6,058,693 52</u>

<i>Transport</i>		
Surintendance.....	\$ 3,765,343 35	\$ 4,009,532 19
Ordonnance des trains.....	2,271,473 15	2,266,139 69
Personnel des stations.....	25,073,729 27	24,540,076 41
Bureaux de pesage, d'inspection et de surestarie.....	101,453 06	108,434 83
Quais à charbon et minerais.....	15,236 45	—
Fournitures et frais des stations.....	1,830,272 84	1,812,688 60
Chefs et commis de gares.....	4,912,250 62	4,713,325 42
Conducteurs et serre-freins des gares.....	854,640 08	8,493,169 31
Préposés aux signaux et aiguilles des gares.....	3,518,726 18	881,830 24
Conducteurs de locomotives des gares.....	854,640 08	5,385,722 59
Wattmen des gares.....	5,364,395 97	628,486 59
Combustible pour locomotives de manœuvre.....	666,539 83	6,643,950 27
Force motrice pour manœuvre en gares—Produite.....	6,661,625 37	16,571 72
	16,203 75	

FRAIS D'EXPLOITATION—*fin*

Force motrice pour manœuvre en gares—Achetée.....	95,393 59	98,296 02
Eau pour locomotives de manœuvre.....	215,453 80	209,572 15
Lubrifiant pour locomotives de manœuvre.....	79,906 67	80,098 41
Autres fournitures pour locomotives de manœuvre.....	58,692 35	53,522 20
Frais des remises à locomotives—Gares.....	2,101,901 21	2,075,708 61
Fournitures et frais de gares.....	202,198 84	183,169 35
Exploitation en commun des gares et terminus—Débit.....	1,828,166 68	1,771,465 75
Exploitation en commun des gares et terminus—Crédit.....	2,031,612 59	2,056,723 75
Mécaniciens des trains.....	15,501,769 73	15,723,643 52
Wattmen des trains.....	121,351 22	122,442 39
Combustible pour locomotives des trains.....	35,698,139 57	36,685,000 61
Force motrice pour trains—Produite.....	7,038 71	12,686 19
Force motrice pour trains—Achetée.....	43,019 07	44,177 83
Eau pour locomotives des trains.....	1,363,258 83	1,352,320 18
Lubrifiant pour locomotives des trains.....	582,271 77	566,191 83
Autres fournitures pour locomotives des trains.....	326,289 07	309,738 45
Frais des remises à locomotives des trains.....	6,031,058 67	5,949,232 39
Employés des trains.....	17,902,623 65	18,061,650 85
Fournitures et frais des trains.....	11,108,584 78	10,987,421 68
Exploitation des wagons-lits.....	2,157,966 96	2,003,564 87
Manœuvre des signaux et enclenchements.....	564,925 05	582,601 02
Protection des passages à niveau.....	846,625 97	854,335 45
Exploitation des ponts mobiles.....	131,636 51	132,389 16
Exploitation des télégraphes et téléphones.....	434,880 56	436,578 56
Télégraphes commerciaux.....	5,418,338 96	5,371,875 16
Exploitation du matériel flottant.....	1,231,744 64	1,245,491 30
Service des messageries.....	9,905,469 86	9,415,564 85
Impressions et papeterie.....	761,103 05	698,296 38
Autres frais.....	1,307,751 13	1,244,142 92
Exploitation en commun des voies et propriétés—Débit.....	880,785 07	833,207 47
Exploitation en commun des voies et propriétés—Crédit.....	421,589 49	483,333 47
Assurance.....	16,976 80	14,366 29
Déblayage des accidents.....	500,501 25	481,578 18
Domages à la propriété.....	78,515 34	119,443 07
Domages aux bestiaux sur l'emprise.....	77,005 86	76,521 27
Pertes et dommages—Marchandises.....	2,050,234 82	1,772,776 52
Pertes et dommages—Bagages.....	15,744 26	20,115 25
Accidents aux personnes.....	1,873,160 28	1,340,642 16
	<u>\$179,119,172 42</u>	<u>\$177,889,699 03</u>

Divers

Services des wagons-restaurants et buffets.....	\$ 5,615,717 45	\$ 5,325,339 60
Restaurants.....	278,591 80	272,580 27
Élévateurs à grain.....	351,532 81	287,379 59
Autres exploitations.....	36,767 03	37,078 91
	<u>\$ 6,282,609 09</u>	<u>\$ 5,922,378 37</u>

Généraux

Appointements et frais du haut personnel.....	\$ 493,631 92	\$ 502,657 22
Appointements et frais du personnel subalterne.....	6,197,145 02	6,590,951 86
Fournitures et frais du bureau-chef.....	308,283 54	300,660 92
Contentieux.....	393,064 75	392,428 05
Service des secours.....	27,500 00	27,500 00
Pensions.....	8,864,923 03	7,641,801 74
Impressions et papeterie.....	247,722 64	235,468 17
Frais d'évaluation.....	15,987 70	15,793 89
Autres frais.....	165,347 34	211,902 55
Propriétés en commun, générales, Débit.....	47,948 29	49,294 41
Propriétés en commun, générales, Crédit.....	11,661 84	11,404 54
	<u>\$ 16,749,892 39</u>	<u>\$ 15,957,054 27</u>

M. REID: A l'égard des frais d'exploitation, à la page 15, puis-je avoir un état des recettes de passagers. J'y vois une diminution de \$69,000,000 à \$65,000,000, cependant que pour les wagons-lits, les wagons-salons et les wagons-restaurants, il y a une augmentation de près de \$3,000,000; non, il y a une augmentation de près de \$3,000,000 dans les recettes de passagers, mais il y a une augmentation très considérable de celles provenant des wagons-lits, des wagons-salons et des wagons-restaurants.

M. COOPER: La diminution des recettes de passagers est due au fait que nous avons transporté environ 5,600,000 passagers de moins; les membres du Comité peuvent voir vers la fin de la page 29 que le nombre de passagers a diminué de 5,000,000. Ils constateront aussi une diminution considérable du nombre de passagers-mille, et il y a eu une diminution correspondante des recettes de passagers, à cause de la diminution dans le nombre des passagers.

M. REID: Mais vous accusez une augmentation pour les wagons-lits, les wagons-restaurants et les wagons-salons.

M. WALTON: Le matériel des wagons-lits et des wagons-restaurants a été largement utilisé pour le transport des troupes venant d'outre-mer.

M. MUTCH: Il s'agissait seulement de wagons-lits réguliers, n'est-ce pas?

M. WALTON: Oui. Lorsque les troupes ont été envoyées outre-mer, elles utilisaient des wagons ordinaires ou des wagons de colons mais, au retour, elles avaient des wagons-lits; le même genre de matériel est aussi utilisé pour le transport des personnes à charge.

M. EMMERSON: Et vous êtes payés pour faire ce transport?

M. WALTON: Oui, sans doute, mais à un taux moins élevé.

M. MUTCH: Et le taux plus bas comparé avec l'usage considérablement accru constitue un facteur de diminution?

M. WALTON: Oui.

M. MUTCH: Le service de wagons-lits et de wagons-restaurants, est un luxe jusqu'à un certain point.

M. WALTON: Le transport le plus payant des passagers est celui sur les trains réguliers. Ces transport d'outre-mer sont ordinairement à un taux moindre que la normale.

M. MUTCH: Nous avons eu assez de militaires allant et revenant d'un bout à l'autre du pays et utilisant les wagons-restaurants, les wagons-lits et les wagons-salons pour les faire rapporter.

M. NICHOLSON: Pouvons-nous avoir un état du transport des passagers?

M. WALTON: Vous parlez des recettes de passagers?

M. NICHOLSON: Oui.

M. VAUGHAN: Nous en viendrons là lors de la présentation de notre budget.

M. NICHOLSON: Je désire connaître vos prévisions de recettes pour l'année courante.

M. VAUGHAN: Notre budget montrera les recettes prévues pour 1946.

M. MUTCH: La plus grande diminution s'est-elle manifestée sur les wagons ordinaires ou ceux de meilleure qualité?

M. VAUGHAN: Les wagons ordinaires, principalement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: D'autres questions au sujet de la page 15?

M. NICHOLSON: Je désire une réponse au sujet des prévisions des recettes de passagers.

M. COOPER: Les recettes prévues sont de \$48,957,000, ce qui est une diminution de 24.9 p.c.—25 p.c. de diminution prévue en 1946 comparativement à 1945.

M. NICHOLSON: Quand en êtes-vous venus à cette estimation?

M. COOPER: Elle date du 3 décembre 1945.

M. NICHOLSON: Le résultat des premiers trois mois indique-t-il que vous êtes très près de votre estimation?

M. VAUGHAN: Cette estimation est le résultat d'une étude faite par notre département du transport des passagers; il a estimé ce que seront nos recettes de passagers en 1946.

M. NICHOLSON: Vous avez maintenant les rapports des premiers trois mois. Est-ce que les résultats s'en rapprochent?

M. VAUGHAN: Ils se rapprochent de bien près de l'estimation.

M. GIBSON: Monsieur Vaughan, M. Isnor, député de Halifax, m'a prié de vous demander s'il est à votre connaissance qu'une déclaration ait été faite, lors d'une expropriation de terrain soumise à la Cour d'échiquier en 1914-15, à l'effet que le mouvement des trains dans le territoire de Halifax serait électrifié? Dans l'affirmative, ce programme a-t-il été mis à exécution; sinon, doit-il l'être bientôt?

M. VAUGHAN: Je ne me souviens pas du texte de cet accord. Il est certain que nous n'avons pas procédé à l'électrification des voies là-bas, parce que nous ne l'avons pas jugé nécessaire. Nous avons reçu des requêtes de faire moins de fumée, si c'était possible, dans la ville de Halifax. Nous ne pensons pas que nous en faisons plus dans cette ville que dans toute autre. Mais lorsque nous aurons plus de locomotives diesel, quelques-unes pourront être utilisées pour l'aiguillage à Halifax, ce qui aura pour effet d'y améliorer la situation.

M. MUTCH: La Nouvelle-Ecosse n'est-elle pas une province productrice de charbon?

M. VAUGHAN: Oui. D'une part, on nous demande instamment d'éliminer la fumée en utilisant des locomotives à l'huile et, d'autre part, on nous demande non moins instamment d'utiliser plus de charbon de la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. CHEVRIER: Avez-vous étudié le coût de l'électrification, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: Non, nous ne l'avons pas étudié.

M. JACKMAN: La difficulté à l'égard de l'électrification des voies, que ce soient les voies principales ou les terminus, est-elle le coût de l'électrification ou le coût des immobilisations et de l'installation?

M. VAUGHAN: Les deux. Le coût du matériel est très élevé et, dans la plupart des cas, le coût de l'énergie elle-même l'est aussi; les deux réunis forment un coût beaucoup plus élevé que l'usage du charbon.

M. JACKMAN: A l'égard du surplus d'énergie, particulièrement dans le district de Montréal,—et il se peut que l'on y reçoive de l'énergie du Saguenay à un taux beaucoup moins élevé que celui d'avant-guerre,—je me demande si, oui ou non, d'ici à un temps raisonnable vous allez penser à électrifier ce district.

M. VAUGHAN: Le coût n'est pas encore assez bas pour nous permettre de prendre la chose sérieusement en considération. Notre bureau des recherches et du développement étudie la question très attentivement dans le but de s'assurer si, à certains endroits, il nous serait économique d'employer l'électricité au lieu de la méthode actuelle. Comme vous le savez, notre terminus de passagers à Montréal est électrifié, mais à nos terminus de marchandises, nous utilisons des locomotives de manœuvre diesel ou à vapeur.

M. WALTON: A l'égard de la situation à Halifax, la plainte concernant la fumée était naturellement plus forte au moment où les arrivages de troupes étaient à leur maximum. Dans certaines occasions, non moins de trente trains de passagers quittaient la ville, d'heure en heure, pendant trente heures; et, partant du terminus océanique, comme ils le font, et traversant des quartiers résidentiels dans la montée conduisant hors de la ville, la fumée était à son pire. Nous ne croyons pas que la situation sera aussi mauvaise à l'avenir. Nous avons deux locomotives de manœuvre diesel à Halifax pour remédier à la situation dont on s'est plaint.

Je crois, qu'à l'avenir, la situation ne sera pas aussi mauvaise qu'elle l'a été dans le passé.

M. GIBSON: Merci beaucoup.

M. HAZEN: Dans quelles villes avez-vous l'électrification?

M. WALTON: Simplement à Montréal, et aussi dans le tunnel St. Clair entre Sarnia et Port Huron.

M. HAZEN: Vous servez-vous de locomotives diesel à bien des endroits?

M. WALTON: Nous en avons un certain nombre éparpillées à différents endroits. Cette année, nous en avons commandé quelques-unes de plus pour le service d'aiguillage. C'est un développement graduel.

M. HAZEN: Dans quelles villes vous en servez-vous pour le service d'aiguillage?

M. WALTON: Nous en avons quelques-unes à Montréal, deux à Halifax, et un certain nombre aux terminus des États-Unis; et, comme je l'ai dit, nous en recevons quelques autres cette année.

M. REID: A l'égard du combustible et du charbon dans la division de l'Ouest, utilisez-vous le charbon des mines de l'Alberta et de la Colombie-Britannique dans cette partie du pays?

M. WALTON: C'est entièrement du charbon de l'Ouest qui est utilisé dans cette partie du pays.

M. GIBSON: A l'égard des lignes télégraphiques, vous indiquez ce qui me semble un profit énorme, \$7,500,000, et, en regard, vous avez au compte des dépenses \$2,400,000; ce sont là les chiffres réels?

M. COOPER: A la page 17, au titre des frais de transport, vous voyez frais d'exploitation des télégraphes, \$5,418,000.

M. REID: Il y a quelque temps, on a posé une question au sujet du coût des matériaux, des traverses, et le reste. Je constate qu'au titre des frais d'exploitation, d'entretien de la voie et des structures, il y a augmentation pour l'entretien de la voie; plus loin, lorsque vous en arrivez aux traverses, aux rails, il y a une diminution considérable; comment expliquez-vous cela?

M. VAUGHAN: C'est parce que nous avons posé moins de traverses que l'année précédente. Nous posons graduellement des traverses créosotées sur la majeure partie de notre réseau et ces traverses durent plus longtemps que les vertes ordinaires; plus nous poserons de traverses créosotées, moins il y aura de renouvellement à faire chaque année.

M. EMMERSON: Pour en revenir à Halifax, monsieur Walton, pensez-vous que ces deux locomotives de manœuvre électriques diesel serviront pour tout l'aiguillage?

M. WALTON: On a pensé que les deux pourraient servir à la majeure partie de l'aiguillage au terminus océanique de Halifax et jusqu'à l'avenue Young et les environs, là où il y a le plus de fumée. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de plaintes du côté de Rockingham et de Fairview. La montée de la côte à partir du terminus océanique et la traverse de ce quartier résidentiel ont, sans doute, suscité les plaintes.

M. REID: Quelle est la différence entre les dépenses pour l'emprise et l'entretien de la voie?

M. VAUGHAN: C'est une classification de comptabilité.

M. WALTON: Parlez-vous des deux comptes séparément?

M. REID: Oui, des deux comptes séparés au titre des frais d'exploitation; de l'entretien de la voie et, à la fin, des frais de l'emprise.

M. WALTON: Ce petit compte, comparativement peu élevé, des frais de l'emprise a trait aux inspections et autres choses de cette nature, alors que l'entretien de la voie, de plus de \$8,000,000, se rapporte au travail ordinaire de l'entretien des rails, des ponts, et ainsi de suite.

M. PICARD: Vous avez un poste de \$18,000,000 pour la pose des rails et le revêtement et, cependant, il nous reste encore les traverses, les rails, le ballast, et ainsi de suite. Cette somme de \$18,000,000 est pour la main-d'œuvre simplement?

M. WALTON: La main d'œuvre.

M. PICARD: Simplement la main-d'œuvre pour le revêtement?

M. WALTON: Oui; la main-d'œuvre est la majeure partie.

M. PICARD: La part de la main-d'œuvre est de beaucoup la plus considérable?

M. WALTON: C'est bien cela.

M. NICHOLSON: A l'égard de ce poste des wagons-salons et des wagons à fauteuils, il me semble que les recettes de ce côté ne sont pas considérables. Prenez, par exemple, le trajet entre Ottawa et Montréal. Le revenu d'un fauteuil est bien petit en comparaison avec ce qu'il en coûte pour l'entretenir. Avez-vous des renseignements quelconques indiquant jusqu'à quel point ce genre d'exploitation peut être profitable?

M. VAUGHAN: Nous ne le croyons pas très profitable, mais le wagon à fauteuil est en usage depuis longtemps et le public le demande.

M. NICHOLSON: Ceux qui désirent un fauteuil ne devraient-ils pas payer un peu plus pour le service qu'ils ne le font maintenant? Combien de passagers transportez-vous dans un wagon à fauteuils comparativement à un wagon ordinaire?

M. WALTON: Généralement, le wagon à fauteuils moyen transporte de 25 à 26 passagers, cependant que la moyenne d'un wagon ordinaire est de 66, ou quelque chose de semblable.

M. NICHOLSON: Combien chargez-vous pour un fauteuil entre Ottawa et Montréal?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: 75 cents.

M. WALTON: Oui, 75 cents.

M. NICHOLSON: Il semble que ce n'est pas là une exploitation très profitable.

M. WALTON: L'exploitation d'un wagon-salon n'est pas très profitable en elle-même, mais c'est un des avantages sur les autobus.

M. JACKMAN: Et Air-Canada.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le public le veut ainsi.

L'hon. M. CHEVRIER: Que vous le vouliez ou non, vous ne pouvez augmenter les taux; le plafond est encore là.

M. NICHOLSON: Oui, je l'admets; mais même avant l'établissement du plafond, je ne crois pas que le taux ait été assez élevé. Que faudrait-il faire pour que ce service coûte réellement ce qu'il vaut?

M. WALTON: Il faudrait d'abord considérer si l'augmentation du prix d'un fauteuil n'éloignerait pas les passagers, non seulement du wagon-salon, mais aussi du train; et ceci est étudié bien soigneusement en fournissant un service de ce genre.

M. GIBSON: Quel est le coût pour tirer un wagon-salon de Montréal, disons? Je parle du coût supplémentaire.

M. WALTON: C'est sans doute une de ces questions fort discutables.

M. GIBSON: Je me demande la quantité de charbon qu'il faut de plus, parce que c'est là un coût supplémentaire.

M. WALTON: Il y a la dépréciation du wagon et de son aménagement.

M. VAUGHAN: Et la détérioration de la voie.

M. WALTON: Et les gages des garçons de service.

M. VAUGHAN: Il nous est impossible de faire une distinction de coût entre un train de marchandises et un train de passagers.

M. MUTCH: Le service de wagons-salons élimine bien de la dépréciation sur vos passagers.

M. NICHOLSON: Quel est le coût initial d'un wagon-salon par comparaison avec un wagon à passagers ordinaire?

M. VAUGHAN: Un wagon-salon coûte un peu plus.

M. WALTON: Pas beaucoup.

M. VAUGHAN: Pas beaucoup, c'est vrai. Les sièges des wagons ordinaires modernes sont dispendieux. Mais nos taux de wagons-salons sont les mêmes que partout sur le continent; lorsqu'ils ont été mis en vigueur, nous avons considéré ce que nous pouvions raisonnablement faire payer.

M. REID: Ces wagons sont-ils brevetés?

M. VAUGHAN: Non, le wagon-salon ne l'est pas. La plupart des sièges que nous achetons pour les wagons ordinaires le sont.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous passons maintenant à la page 16?

M. PICARD: Non, pas si vite, monsieur le président.

M. HARKNESS: A la page 15, au titre de l'entretien des voies et des constructions, vous avez un compte d'assurance. J'ai toujours cru que vous portiez toutes vos propres assurances. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

M. COOPER: Nous débitons une prime d'assurance au Grand Trunk Western, une de nos filiales aux Etats-Unis. Lorsque j'ai parlé auparavant, j'ai parlé généralement du réseau; mais nous faisons payer une prime d'assurance à la ligne américaine.

M. HARKNESS: Mettez-vous cela entre les mains d'une compagnie d'assurance ordinaire?

M. COOPER: Non, l'assurance est prise chez nous.

M. HARKNESS: Elle n'est que débitée?

M. COOPER: Oui.

M. REID: Une autre question avant de passer à la page suivante. Je parle maintenant pour un groupe minoritaire de ce pays, ceux qui ne fument pas. Dans les premiers temps, et alors que l'on voyageait par train dans tout le pays, il y avait un compartiment pour les fumeurs. Mais comme je ne fume pas, je puis vous dire que ce n'est pas très agréable de nos jours, depuis que les compagnies de tabac ont encouragé toutes les femmes à fumer, d'être assis toute une journée dans un wagon-salon, alors que vous pouvez à peine distinguer les passagers de l'autre côté de l'allée. Je me demande, et je parle ici pour la minorité des passagers qui, comme moi, ne fument pas, si un petit compartiment ne pourrait pas être réservé pour eux. Je le répète, ce n'est pas très agréable d'être assis dans ces wagons-salons remplis de fumée.

M. PICARD: Pourquoi alors ne pas avoir un compartiment pour ceux qui ne fument pas?

M. REID: Je crois que l'on devrait s'occuper un peu de ceux qui ne fument pas.

M. VAUGHAN: Les passagers ne sont pas supposés fumer dans la pièce principale d'un wagon-salon.

M. REID: Mais ils le font.

M. VAUGHAN: C'est tout un problème pour nos conducteurs et nos serre-freins d'empêcher qu'il en soit ainsi. Nous mettons des affiches. Il arrive que si quelqu'un se plaint au conducteur ou au garçon qu'il a un fumeur à ses côtés, on demande à ce dernier de cesser. Mais je crains fort que si nous mettions dehors tous ceux qui fument là où ils ne le devraient pas, nous n'aurions pas beaucoup de passagers.

M. REID: Ce n'est pas ce que je propose. Je suggère que dans l'aménagement des nouveaux wagons, nous fassions l'inverse d'autrefois, et protégeons celui qui ne fume pas en lui fournissant un petit compartiment.

M. VAUGHAN: Plusieurs de nos nouveaux wagons ont un espace séparé à l'arrière, dans la partie principale, et réservé aux fumeurs; nous espérons qu'ils s'en serviront.

M. WALTON: Dans nos nouveaux wagons, nous nous proposons d'augmenter l'espace où il sera permis de fumer, espérant ainsi que ceci aura pour effet de remédier à la situation. Au lieu d'avoir un petit compartiment donnant sur un passage, nous continuerons d'avoir simplement une partie du wagon séparée de façon à ce que vous puissiez y voir d'un bout à l'autre, et munie de sièges aussi confortables que ceux du reste du wagon.

M. REID: Dans les wagons modernes, on s'occupe de la chose et on protège celui qui ne fume pas et qui a un long trajet à faire. Je puis vous assurer que s'il vous faut rester dans un train pendant des jours et des jours dans ces mêmes conditions, si vous venez de la Colombie-Britannique, par exemple, vous trouverez que ce n'est pas très agréable si vous n'êtes pas fumeur.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est bien dur pour le conducteur.

M. REID: Oui, c'est certain.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il m'est arrivé d'occuper un fauteuil alors que le conducteur, faisant sa ronde, demandait aux gens de cesser de fumer, mais du moment qu'il était parti, tous recommençaient de nouveau.

M. MUTCH: En autant qu'il s'agit des wagons munis de fauteuils, la coutume constante est que vous pouvez y fumer. Vous fournissez un grand nombre de cendriers. Dans mon expérience des dix dernières années, je n'ai pas vu de restrictions dans les wagons-salons.

M. WALTON: C'était pour répondre à la demande populaire, contraire à celle exprimée par M. Reid, à l'effet que les wagons étant climatisés, et que la fumée pouvait s'échapper relativement bien, la défense de fumer dans les wagons-salons devait disparaître. Les représentations qui nous furent faites étaient de 10 à 1 dans ce sens.

M. MUTCH: Le Ministre pourrait peut-être accorder une passe à M. Reid par Air-Canada; ceci réglerait la question.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Procurez une bonne pipe à M. Reid et je crois qu'il sera satisfait.

M. REID: Je n'ai rien à dire contre la pipe; c'est la cigarette. Je crains que les compagnies de tabac n'induisent bientôt les enfants à fumer; il ne restera plus que les bébés.

M. GIBSON: Je suis curieux de savoir si vous vous occupez convenablement de vos employés supérieurs sur le réseau, monsieur Vaughan? Je me demande combien le réseau a de wagons privés pour ces employés et quelle est la somme dépensée pour les mettre en bon état, l'an dernier. Avez-vous des chiffres à cet égard, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que nous en ayons, mais nous pouvons probablement vous en trouver. Ceci fait partie des réparations à notre matériel de passagers.

M. GIBSON: Avez-vous une idée du nombre de ces wagons? Vous en fournissez naturellement un à chacun de vos surintendants.

M. VAUGHAN: Pas à tous nos surintendants. Nous fournissons un wagon quelconque au surintendant d'un territoire isolé qui doit s'absenter souvent de chez lui ou suivre un parcours particulier. Quelques-uns de ces wagons peuvent être difficilement appelés privés; de fait, il y en a qui ne sont que des fourgons transformés. Nous ne gaspillons pas d'argent à des wagons privés. Si vous comparez la condition des wagons privés de nos employés avec celle des wagons privés des employés des autres chemins de fer, vous verrez que nous n'avons pas été extravagants à cet égard.

M. GIBSON: Il me fait plaisir d'entendre cela.

M. PICARD: Combien de wagons privés le Canadien National a-t-il pour ses employés?

M. MUTCH: Comptez-vous les wagons de travail comme des wagons privés?

M. PICARD: Je parle des wagons privés, non pas des wagons de travail.

M. VAUGHAN: Nous ne les désignons pas comme wagons privés, mais wagons d'affaires.

M. PICARD: Disons que ce sont des wagons d'affaires luxueux. Je ne dis pas qu'ils sont si confortables, parce que j'ai déjà eu l'occasion de voyager dans les wagons des ministres du gouvernement, et souvent j'aurais voulu me trouver dans le train régulier où, dans les wagons ordinaires et les wagons-salons, l'éclairage était meilleur que dans les wagons privés, parce que ceux-ci étaient en usage depuis si longtemps, et que tout gouvernement, l'un après l'autre, — je veux dire tout nouveau gouvernement, — hésitait à inscrire au budget des dépenses le coût d'un nouveau wagon. De sorte que les wagons des ministres sont en bien piètre condition. D'autre part, je crois qu'il n'y en a que 5 à Ottawa à la disposition de 20 ministres du cabinet; et, encore, ils ne le sont pas toujours. Combien y en a-t-il à la disposition des employés du Canadien National?

M. VAUGHAN: C'est assez facile à calculer. Quelques surintendants, pas tous, mais environ dix d'entre eux, et tous les directeurs généraux ont des wagons. Dans certains districts, certains employés se partagent un wagon. Ainsi, l'ingénieur en chef et le chef de la mécanique partagent le même. Ils n'ont pas tous des wagons particuliers. Je crois que nous n'avons pas acheté un nouveau wagon privé depuis 25 ans.

M. PICARD: Je le sais. Il en est de même des wagons du gouvernement; je parle des wagons privés du gouvernement.

M. VAUGHAN: Oui.

M. PICARD: Y en a-t-il 100 sur tout le réseau?

M. VAUGHAN: Non.

M. WALTON: Il y en a probablement environ 60. Ceci comprend une couple de wagons du gouvernement et tous les autres jusqu'aux plus petits, ceux des surintendants éloignés et le reste.

M. PICARD: Vous dites ne pas en avoir acheté au cours des derniers vingt-cinq ans?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas acheté un wagon privé neuf depuis plus de 25 ans.

M. GIBSON: On me dit qu'un nouveau wagon d'acier vaut environ \$80,000

M. VAUGHAN: Aujourd'hui, un wagon neuf coûterait beaucoup plus cher que cela; le prix d'un nouveau wagon de voyageurs serait d'environ \$80,000, taxe de vente en plus.

M. HAZEN: De combien d'élévateurs êtes-vous propriétaires?

M. VAUGHAN: Nous exploitons deux élévateurs; nous sommes propriétaires également d'un gros élévateur, à Port Arthur, que nous louons. Nous avons un élévateur à Portland, Maine et un autre à Transcona.

M. HAZEN: Si je vous ai bien compris, vous avez dit que vous étiez propriétaires de deux élévateurs?

M. WALTON: Cinq en tout; un à Transcona, un à Fort William, un à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, un quatrième à Portland, Maine et un autre enfin à Tiffin, près de Midland, Ontario.

M. HAZEN: L'élévateur de Saint-Jean ne relève pas de la Commission du port?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. HAZEN: Ces élévateurs sont-ils tous payants, ou ont-ils produit un bénéfice l'an dernier?

M. COOPER: En ce qui concerne l'élévateur de Saint-Jean, il en est résulté une perte nette de \$30,000; pour celui de Portland, une perte de \$126,000; quant à celui de Tiffin, il a accusé un bénéfice de \$257,000. Il en résulte donc pour les trois élévateurs que nous exploitons, un bénéfice net de \$99,000.

M. HAZEN: Et quant aux deux autres?

M. COOPER: Ils sont loués.

M. HAZEN: Vous les louez?

M. COOPER: Oui.

M. HAZEN: Vous en retirez un loyer?

M. COOPER: Oui.

M. HAZEN: A qui les louez-vous?

M. COOPER: Un est loué au Syndicat de la Saskatchewan.

M. WALTON: Un, au Syndicat de la Saskatchewan et l'autre, à la Dominion Malting, à Transcona. Au sujet des trois élévateurs pour lesquels M. Cooper vous a fourni des chiffres, il est avantageux d'avoir un élévateur pour manutentionner le blé dont nous effectuons le transport. Le loyer de l'élévateur de Transcona cédé à la Dominion Malting est de \$12,900 par an et celui de l'élévateur de Port Arthur que j'ai mentionné, de \$153,000.

M. NICHOLSON: Existe-t-il une raison pour que les recettes aient été moindres l'année dernière par comparaison avec 1944?

M. WALTON: Cela dépend de la fluctuation du blé manutentionné. Cela varie d'année en année.

M. PICARD: Puisque nous en sommes au chapitre des frais, je voudrais parler de deux gares qui m'intéressent beaucoup. De fait, le président suppléant s'attend à ce que j'en parle.

Au mois d'octobre 1945, j'ai signalé le cas de trois gares qui se trouvent dans mon district et qui manquent de confort pour le public voyageur, et on m'a demandé de signaler le fait au surintendant local. C'est ce que j'ai fait, mais je n'ai pas changé d'avis et je dois de nouveau exposer les griefs de certains de mes électeurs.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: S'agit-il des mêmes gares?

M. PICARD: Il s'agit des mêmes gares dont j'ai parlé l'automne dernier. A l'une de ces gares, il n'y a pas encore d'installation sanitaire, et au cours de l'hiver précédent, c'était très incommodant alors que les trains étaient six ou sept heures en retard, comme le cas s'est produit sur l'ancien Intercolonial, entre la Rivière du Loup et Québec.

Les représentations que j'ai faites l'automne dernier n'ont apporté aucune amélioration; cette année, mes représentations sont basées sur une déclaration signée par 35 personnes qui sont demeurées dans la gare en attendant le train qui devait arriver à 8 h. 30 du matin mais qui de fait n'est entré en gare qu'à cinq heures de l'après-midi. A un certain moment il y avait de 75 à 100 personnes dans la gare et j'ai une déclaration signée par 35 d'entre elles.

Le public lit les journaux et apprend que cette année, les chemins de fer Nationaux ont réalisé un bénéfice net de \$24 millions. Les gens se demandent pourquoi à même ce bénéfice ils ne font pas quelques améliorations. A cet endroit en particulier, le mercure reste au-dessous de zéro pendant longtemps durant l'hiver et les cabinets d'aisance se trouvent à environ 400 pieds de la gare. Voilà la situation. Vous avez 100 personnes immobilisées dans une gare pendant toute la journée et parmi elles se trouvent des enfants et des jeunes filles. J'ai reçu une réponse et nous allons voir ce que nous pourrions faire.

M. VAUGHAN: Cette situation semble des plus extraordinaires. Nous avons fait faire un relevé des recettes à tous ces endroits et nous avons constaté que le

nombre des voyageurs était très peu élevé. Nous avons appris également qu'il n'y avait pas de service d'égouts.

M. PICARD: Cependant le cultivateur voisin a toutes les installations nécessaires et sa maison est voisine de la gare. Il a fait faire lui-même les installations à raison de \$300 environ. Une de ces gares se trouve sur la route Halifax-Montréal et à mon sens, cet état de choses n'est pas raisonnable. Cet endroit en particulier dessert quatre villages. On nous dit qu'on va s'occuper de la chose, mais cependant rien n'est fait. On vous répond poliment, un gracieux sourire et voilà tout.

M. WALTON: Nous avons fait poser des installations sanitaires dans les gares de certains endroits intermédiaires où il y avait des services d'eau et d'égouts. Aux endroits où de tels services n'existent pas, il faut installer une fosse septique, une pompe électrique et des dispositions doivent être prises pour pomper l'eau d'un puits; en outre nous avons constaté plus d'une fois qu'aux endroits où il n'y a pas d'égouts, ces installations ne sont pas sanitaires. Nous avons dû aller lentement pour les endroits où il n'existe pas d'égouts. D'autre part, St-François peut se trouver dans une situation extraordinaire en ce qui concerne le nombre des voyageurs.

M. PICARD: Particulièrement en ce qui concerne les conditions atmosphériques.

M. WALTON: Cela peut être vrai, mais il en est de même pour la plus grande partie du Canada durant l'hiver. Mais comme je l'ai dit, en général, nous avons hésité à poser des installations sanitaires aux endroits où il n'y a pas de services d'eau et d'égouts.

M. PICARD: Il y a un certain nombre de bâtiments autour de la gare et tous ont des fosses et des puits. De fait, j'avais une maison d'été à Cacouna et il n'y avait pas d'égouts; tout de même, nous avons fait les installations nécessaires. Ces gens ont à souffrir durant l'hiver et ils ne comprennent pas pourquoi vous faites si grand état du confort d'une certaine classe de voyageurs, au moyen de wagons-salons et ainsi de suite, alors qu'une somme de \$300 pourrait être si bien dépensée pour leur confort.

M. VAUGHAN: Je crois que le coût moyen d'une telle installation varie entre \$1,200 et \$1,500.

M. PICARD: Cependant le prix de l'installation à ma maison d'été, à Cacouna, n'était pas aussi élevé. Le cultivateur voisin de la gare n'aurait pas été en mesure de payer un tel prix. Ces gens ont de faibles revenus.

M. VAUGHAN: Où se trouvent les deux autres gares?

M. PICARD: Le service d'égouts n'a rien à voir aux autres gares. Pour la gare de St-Charles, c'est une question de chauffage.

On se sert actuellement de deux gros poêles pour chauffer la gare de St-Charles et on y utilise une quantité considérable de charbon. Cependant, en même temps, il y a un système de chauffage central dans la gare, une fournaise installée par l'agent de la gare ou plutôt par celui qui l'a précédé. Il ne resterait plus qu'à installer environ 100 pieds de tuyau. Il en résulterait une diminution dans la consommation du charbon et plus de confort pour les voyageurs. La gare se compose de deux salles, une pour les hommes et l'autre pour les femmes, à chaque extrémité de la gare. Dans chacune se trouve un gros poêle chauffé à blanc. Cependant au centre, où se trouve le bureau de l'agent et du télégraphiste, on gèle. En d'autres termes, à chaque extrémité se trouve un poêle chauffé à blanc et au centre on gèle.

Dans le même édifice il y a une fournaise. Il ne resterait plus qu'à poser du tuyau pour chauffer tout l'immeuble et le coût du charbon serait moindre que celui de l'installation du tuyau. Evidemment, la compagnie doit avoir pour principe de ne pas chauffer le logement de l'agent. Le fait d'effectuer le raccordement du tuyau empêcherait de séparer l'un de l'autre, et cependant il en coûterait moins cher pour chauffer tout l'édifice y compris le logement de l'agent qu'il n'en coûte pour chauffer les deux salles où personne n'est confortable.

M. VAUGHAN: Nous avez-vous écrit à ce sujet?

M. PICARD: Oui, à deux reprises, mais je n'ai pas écrit une troisième fois.

En ce qui concerne Ste-Françoise, j'ai reçu deux longues lettres et l'on me disait que ma dernière lettre serait portée à l'attention de M. Walton, mais il y a déjà longtemps de cela.

M. VAUGHAN: Ces lettres sont référées aux fonctionnaires en charge de cette section de la ligne; et la réponse ordinairement reçue est qu'"après avoir étudié la question on estime que l'ouvrage n'est pas nécessaire". C'est la procédure habituelle.

M. PICARD: N'est-ce pas plutôt dû au fait que ces surintendants tiennent à faire voir que cette section de la ligne réalise de gros bénéfices et à tenir les dépenses aussi bas que possible. C'est un cas où tout investigateur impartial pourrait vérifier les faits. Il serait facile de faire un relevé des heures de retard des trains; il en serait de même pour le degré de la température et la température elle-même. La première requête a été adressée il y a environ cinq ans, mais il n'y a que deux ans environ que je m'occupe activement de cette question. Depuis lors je n'ai reçu que des lettres aimables et de gracieux sourires.

L'hon. M. CHEVRIER: Ne désespérez pas, monsieur Picard.

M. PICARD: Il y a encore autre chose; à St-Damien, sur la ligne du transcontinental, l'agent a installé la lumière électrique dans son propre logement. L'agent précédent aimait son confort; il a prolongé les fils jusque sur le quai de la gare et a installé trois lumières. Il a lui-même soldé les frais. Il craignait de faire une chute sur la glace. Mais l'agent qui lui a succédé, a coupé les fils et enlevé les lumières. Il ne tenait pas à éclairer le quai de la gare à ses propres frais. A cet endroit se trouvent plusieurs institutions. Il y a un hospice pour les vieillards ainsi qu'une école que fréquentent de 300 à 400 élèves. Il y a également la maison mère d'une communauté religieuse.

En ce qui concerne cette communauté, il y a un certain nombre de vieilles dames pensionnaires qui résident à ce couvent et qui voyagent d'un endroit à l'autre au Canada; il peut arriver qu'il leur faille utiliser le quai de la gare en hiver, quelquefois au milieu de la nuit surtout si les trains sont en retard, et tout de même elles doivent subir cet inconvénient. Cependant l'énergie électrique ne se trouve qu'à douze pieds. La compagnie prétend qu'il en coûterait trop cher pour installer l'électricité sur le quai de la gare. Néanmoins l'électricité se trouve dans le logement de l'agent et le prix de l'installation serait peu élevé. Le cas auquel je m'intéresse le plus est celui de Ste-Françoise parce que les conditions ne sont pas sanitaires. Il peut fort bien arriver que le service d'hygiène de la province de Québec aille faire enquête et déclare que la situation est intenable.

M. MUTCH: Avez-vous insisté sur le fait dans vos rapports?

M. VAUGHAN: A mon sens, je crois que vous faites erreur lorsque vous dites que le surintendant ne veut pas faire une recommandation vu que le coût serait débité à son district. De fait, ces dépenses seraient une immobilisation.

M. PICARD: Oui, et je ne crois pas que les dépenses de la compagnie s'en trouveraient for augmentées.

M. HAZEN: Me serait-il permis de faire part au président de la compagnie des conditions qui existent à la gare de Hillsboro, dans le Nouveau-Brunswick. La gare a été détruite par le feu et on utilise actuellement un bâtiment qui est loin d'être satisfaisant pour les gens de l'endroit. Hillsboro est le centre le plus important du comté d'Albert. La Canadian Gypsum Company y a une usine considérable. C'est un centre prospère mais, à mon avis, la gare actuelle ne convient pas du tout. J'espère que le président de la compagnie verra à ce que les conditions soient améliorées.

M. VAUGHAN: Nous ferons en sorte de les améliorer, monsieur Hazen.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je constate qu'il est une heure. Nous avons consacré une journée et demie à ce rapport. Ne pourrait-il pas être adopté?

M. PICARD: Je désirerais exprimer mon opinion, monsieur le président; je ne tiens pas du tout à consacrer un grand nombre de jours à ce rapport; cependant les fonctionnaires de la compagnie ont dit qu'ils désirent retourner à Montréal le plus tôt possible. A mon sens, je crois qu'ils peuvent nous consacrer quelques jours. Après tout, ils administrent la propriété publique.

L'hon. M. CHEVRIER: Il n'y a pas de raisons, si la chose est nécessaire, pour qu'ils ne restent pas ici deux semaines. Au besoin, ils peuvent rester trois semaines; mais il y a des affaires dont il faut qu'ils s'occupent. Voici ce que le président voulait proposer: adopter ce premier rapport et s'il survient d'autres questions, ils pourraient revenir. Mais si on a des objections—

M. JACKMAN: Pas du tout. Mais je tiendrais à savoir quand nous en viendrons aux Lignes aériennes Trans-Canada. Cette semaine ou la semaine prochaine?

L'hon. M. CHEVRIER: Cela dépendra des progrès que nous allons faire avec le présent rapport. Si nous ne faisons pas de progrès cette semaine, nous n'aborderons pas le rapport des Lignes aériennes Trans-Canada. J'espère que nous en finirons avec les chemins de fer Nationaux avant de passer aux Lignes aériennes.

M. JACKSON: M. Symington sera-t-il ici lundi ou mardi?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que M. Symington serait enchanté d'être avec nous vendredi.

M. PICARD: Si nous pouvions terminer ce rapport, disons, demain, nous entreprendrions alors celui des Lignes aériennes Trans-Canada la semaine prochaine.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, je le crois.

M. PICARD: Alors nous terminerions le présent rapport entièrement cette semaine.

M. VAUGHAN: Il resterait celui des *Canadian National (West Indies) Steamships*. Nous avons consacré beaucoup de temps ce matin, à notre rapport, le bilan, car nous avons cru que cela intéresserait le Comité.

L'hon. M. CHEVRIER: Il reste encore un certain nombre de comptes à étudier.

M. NICHOLSON: Si nous nous réunissions deux fois demain, nous devrions pouvoir terminer l'étude du rapport des chemins de fer Nationaux.

L'hon. M. CHEVRIER: Est-ce l'intention du Comité d'entreprendre, vendredi, l'étude du rapport des Lignes aériennes?

M. PICARD: Non, de préférence la semaine prochaine.

L'hon. M. CHEVRIER: Voici, une conférence internationale se tiendra à Montréal et M. Symington aimerait à y assister.

M. PICARD: Dans les circonstances, nous ferions mieux de remettre cette étude à plus tard.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous allons alors ajourner pour nous réunir à quatre heures.

A une heure de l'après-midi la séance est suspendue jusqu'à quatre heures.

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

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Page 16.

M. JACKMAN: Nous terminons la page 15. Il y a un compte de \$2,500,000 pour entretien ultérieur pour 1945 par comparaison avec \$6,500,000 en 1944. Je note en même temps qu'il n'y a pas d'augmentation considérable des frais d'exploitation sous le rapport de l'entretien de la voie. Il n'y a qu'une somme de \$140,000. En ce qui concerne les ponts et les ponceaux, les dépenses ont baissé de \$600,000. Il en est de même pour les traverses et le rail. Pourrait-on expliquer pourquoi, apparemment, il y a eu moins de réparations et de réfections en 1945;

serait-ce parce qu'on n'a pas pu se procurer la main-d'œuvre ou le matériel, ou parce qu'on n'a pas jugé à propos d'avoir autant d'entretien ultérieur que l'année précédente.

M. COOPER: En analysant les sommes pour les deux années, il faut tenir compte qu'en 1943 il y a eu volume considérable d'arriérés de salaires portés dans les comptes; il y a eu également augmentation du prix des matériaux et des salaires. En faisant la part des choses, vous constaterez que bien que les dépenses brutes sont moindres en 1945 qu'en 1944, il y a cependant une augmentation réelle de la somme mise de côté pour l'entretien et ainsi, il n'est que raisonnable d'avoir une somme moindre pour l'entretien ultérieur que l'année précédente.

M. JACKMAN: Je ne comprends pas très bien pourquoi le compte des arriérés de salaires de 1944 est reporté en 1945, mais nous ne nous y arrêtons pas si vous voulez bien l'expliquer plus tard. J'en serai satisfait. En supposant que la réserve était suffisante en 1944, le prix des matériaux et les salaires ont augmenté au cours de l'année, ce qui semblerait prouver mon point, si vous le voulez, plutôt que votre réponse, car vous n'avez pas dépensé autant pour l'exercice 1944 et tout de même votre réserve pour entretien ultérieur a été moindre que celle de l'année précédente. Vous avez fait moins de travaux d'entretien et de réparation et cependant vous avez établi une plus petite réserve.

M. COOPER: Au sujet des arriérés de salaires, si en 1944 nous avons un montant dans le rapport, il se rapportait à l'année 1943—

M. JACKMAN: Je ne comprends pas très bien la question des arriérés de salaires.

M. COOPER: En 1944, des augmentations de salaires furent accordées avec effet rétroactif à 1943; à mars 1943.

M. JACKMAN: Voulez-vous dire que les comptes de 1944 indiquaient une hausse sans que des travaux aient été faits?

M. COOPER: Absolument.

M. JACKMAN: De sorte que le montant de 1944 se rapprochait plus de la vérité qu'il n'en avait l'air?

M. COOPER: Oui, c'est le compte en question.

M. JACKMAN: Se chiffre-t-il par millions de dollars?

M. COOPER: Oui, \$5,400,000.

M. JACKMAN: C'est le montant des arriérés que vous avez dû débiter aux revenus de 1944 pour travaux exécutés en 1943?

M. COOPER: C'est exact. Il ne s'agit pas tout de l'entretien de la voie, mais c'est le montant. En plus, nous avons une somme de \$6,500,000 par opposition à \$2,500,000 pour entretien ultérieur. Ces deux comptes devraient être enlevés des deux années avant d'établir la comparaison.

M. JACKMAN: Les deux comptes dont je parle.

M. COOPER: Oui, mais vous devriez les enlever avant de faire la comparaison.

M. JACKMAN: Ils font partie de la comparaison. Que voulez-vous dire?

M. COOPER: Je veux dire qu'ils devraient être déduits du total des dépenses des deux années pour en arriver aux dépenses réelles de ces années.

M. WALTON: Je crois que M. Cooper veut démontrer que tous les autres comptes représentent des services exécutés, tandis qu'il n'en est pas ainsi pour ces deux là; et, en conséquence, pour établir la comparaison, si vous vous basez sur les travaux exécutés et les matériaux utilisés, il vous faut déduire les deux comptes pour les deux années.

M. JACKMAN: Cela fait d'une manière sommaire, tout ce que je constate dans les comptes publics c'est que vous avez dépensé moins d'argent en 1944 pour l'entretien du réseau.

M. COOPER: Nous pensons avoir dépensé plus. Nous disons que nous avons dépensé plus. Nous avons calculé qu'en 1945 nous avons dépensé \$2,090,000 de plus pour l'entretien réel, qu'en 1944.

M. JACKMAN: Ce sont en grande partie les arriérés.

M. COOPER: Non, pour le travail réellement exécuté en 1945 par comparaison avec 1944. Nous disons que nous avons dépensé \$2,090,000 de plus en 1945 pour l'entretien qu'en 1944.

M. JACKMAN: Cela ne me paraît pas évident d'après les frais d'exploitation.

M. COOPER: Non, cela n'est pas évident, car il faut en faire l'analyse. Par exemple, il faut déduire les arriérés; et l'entretien ultérieur. Il faut déduire l'amortissement pour les projets de défense et autres comptes semblables. En procédant ainsi vous constaterez que les frais réels d'entretien pour 1945 sont plus élevés que ceux de 1944 et, par conséquent, il semble logique que les prévisions pour l'entretien ultérieur soient moindres en 1945 que pour 1944.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Etes-vous disposés à passer à la page 16?

M. JACKMAN: Naturellement, on peut s'attendre à ce que cela s'applique plus ou moins aux autres comptes que vous avez mentionnés mais prenez l'entretien de la voie. Pour 1945, les frais sont de \$8,705,000 par opposition à \$8,660,168 en 1944. La différence est peu considérable.

M. COOPER: Non, mais si vous vous le rappelez, cette somme de \$8,660,168 comprend un certain montant d'arriérés de salaires pour 1943.

M. JACKMAN: Je l'admets, mais j'admets également que la même chose s'applique aux autres comptes. Prenons les rails.

M. COOPER: Les arriérés de salaires ne s'appliquent pas aux rails. Il s'agit du matériel. Les arriérés n'entrent pas en ligne de compte. Il en est de même pour les traverses.

M. WALTON: Il s'agit de l'achat des rails et non de la pose.

M. JACKMAN: Très bien. Nous avons étudié la page 14 et j'ai posé toutes les questions que je désirais. Sous la rubrique "Capital-actions — Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada", au poste "Gains de capital" figure une somme de \$19,000,000. Comment y est-on arrivé?

M. COOPER: Il s'agit principalement du rapatriement des valeurs britanniques. Nous les avons achetées au prix du marché qui était inférieur à la valeur au pair.

M. JACKMAN: Au cours de l'année, vous avez eu des "pertes de capital" se chiffrant à \$2,125,000, c'est indiqué par un astérisque. De quoi s'agit-il? Je note plus bas que cette perte est due à l'abandon d'une ligne et que la perte applicable aux exercices antérieurs à 1940 sur retraits de matériel roulant est de \$957,000. Quelle quantité de matériel roulant pourrait être une perte applicable à la période antérieure à 1940?

M. COOPER: Oh! une quantité très considérable.

M. JACKMAN: Auriez-vous l'obligeance d'expliquer au Comité en quoi consiste ce compte. Cela me paraît un peu étrange.

M. COOPER: C'est le résultat de la guerre. Comme vous le savez, avant la guerre nous avions, en ce qui concerne le matériel roulant, la comptabilité de retrait. Au fur et à mesure que le matériel devenait hors d'usage ou était détruit, on le retirait de nos comptes. Il y avait amortissement dans notre compte de placement et la perte était portée au débit des frais d'exploitation.

M. JACKMAN: Pour quelle année?

M. COOPER: Pour l'année courante. C'est la base que nous avons adoptée pour notre comptabilité avant 1940. Après la déclaration de la guerre, il devint évident que nous ne ferions pas de retraits normaux de matériel roulant. Chaque pièce de matériel roulant pouvant encore être utilisée devait être gardée en service et les retraits de matériel roulant, maintenus au plus bas minimum possible. Nous

avons alors jugé que si nous conservions notre comptabilité de retrait, les débits portés aux frais d'exploitation pour les retraits de matériel roulant seraient inférieurs à la normale. C'est alors que nous avons décidé d'adopter la comptabilité de dépréciation.

En outre, nous nous sommes trouvés en face du fait que l'utilisation du matériel suivant les conditions du temps de guerre, serait grandement accélérée. Durant la guerre, nous avons transporté deux fois plus de matériel qu'avant la guerre. En conséquence, l'utilisation du matériel roulant a été beaucoup plus grande et l'usure plus rapide. C'est alors que nous avons décidé qu'en plus du taux normal de dépréciation nous devrions avoir des frais additionnels de dépréciation; en sus des taux ordinaires, nous avons porté dans notre comptabilité des sommes additionnelles représentant ce que nous jugions la dépréciation accélérée qui se produisait. Durant la guerre, nos réserves pour dépréciation ont augmenté d'environ \$19 ou \$20 millions par an.

Dans les circonstances, du moment que nous ajoutions des sommes considérables à nos frais d'exploitation, et que nous accumulions rapidement une réserve tout en faisant très peu de retraits de matériel, nous avons jugé que nous pouvions débiter les retraits effectués à la réserve de dépréciation. La guerre est maintenant terminée. Comme le rapport en fait mention, nous avons révisé nos taux de dépréciation. Nous avons adopté un taux de dépréciation égal à celui des chemins de fer de première classe aux Etats-Unis et nous sommes d'avis que les frais débités à la réserve de dépréciation pour pertes par suite de retraits devrait être révisée également.

En 1940, nous avons commencé à établir une réserve pour dépréciation. Nous n'avons pas établi et nous n'avons pas de réserve pour dépréciation antérieure à 1940. Tout le matériel qui était en service à cette époque était grevé d'une certaine dépréciation. Nous avons cru qu'il ne conviendrait pas de tenir compte de cette dépréciation dans la réserve pour dépréciation subséquente à 1940. Suivant le système de comptabilité ordinaire de la compagnie, cette dépréciation antérieure n'est pas portée au compte des frais courants d'exploitation, ni de la réserve pour dépréciation mais au compte des profits et pertes.

M. JACKMAN: Laissez-moi bien vous comprendre. Vous dites que suivant le système de comptabilité, la dépréciation antérieure à 1940 n'est pas portée au compte des frais d'exploitation?

M. COOPER: Non, car autrement il y aurait double débit dans vos comptes de l'année courante. Notre dépréciation pour 1945 donne une idée exacte de la dépréciation réelle à débiter à l'exercice.

M. JACKMAN: Mais en 1940, vous aviez de la dépréciation, et vous ne pouviez pas faire d'amortissement dans vos comptes qu'en créant une perte; n'est-ce pas cela?

M. COOPER: Sauf en débitant la dépréciation à un compte de surplus ou au compte de profits et pertes ou dans notre cas à la part de propriétaire.

M. JACKMAN: Pour diminuer la part de propriétaire en plus du déficit, s'il existe un déficit. Pour l'année en question vous avez amorti une somme de \$957,000 n'est-ce pas?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Pour ladite somme?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Quelle somme comptez-vous amortir pour tout le matériel dépréciable antérieurement à 1940 et pour lequel vous n'avez pas de réserve?

M. COOPER: Il est difficile de répondre à cette question. Lorsque nous aurons une réserve suffisante pour absorber tous les frais de retraits.

M. JACKMAN: Voulez-vous dire une réserve de dépréciation courante?

M. COOPER: Oui.

Prenons les chemins de fer des Etats-Unis, leur dépréciation remonte à 1907 et aujourd'hui ils ont une réserve de dépréciation considérable, une réserve qui peut représenter 50 p. 100 de la valeur du matériel qu'ils possèdent. Par rapport à la valeur de notre matériel, notre réserve de dépréciation est petite, il n'y a que cinq ans que nous avons une comptabilité de dépréciation. Lorsque nous jugerons notre réserve de dépréciation suffisante pour couvrir nos retraits, tous nos frais de retraits seront débités à ce compte. Quand cela arrivera-t-il? Je ne saurais vous le dire.

M. JACKMAN: Mais en vous basant sur les pertes probables du moment et des années à venir, ne pourriez-vous pas fixer approximativement la valeur totale de votre matériel roulant actuel? Comme vous l'avez dit, il se peut que cinquante pour cent soit déprécié — vous avez mentionné ce chiffre.

M. COOPER: Non, ce que j'ai dit s'appliquait aux chemins de fer des Etats-Unis.

M. JACKMAN: Ce que je veux dire c'est si le matériel coûte cent dollars, il serait à demi usé — une partie entièrement usée et l'autre partie neuve — est-ce raisonnable parler ainsi de l'état du matériel par rapport au coût?

M. COOPER: Non, ce n'est pas tout à fait ce que j'ai voulu dire. J'ai voulu dire que si on a une dépréciation depuis assez longtemps, il se peut que la réserve arrive à cinquante pour cent de la valeur du matériel. Mais si, comme dans notre cas, une quantité de matériel a été achetée récemment, la situation est bien différente. Cela dépend de la durée utile du matériel.

M. JACKMAN: Voici où j'essaie d'en venir; à combien se chiffreraient les pertes pendant un certain nombre d'années avant que votre réserve actuelle effectuée par des versements annuels vous permette de cesser ce genre de comptabilité et tout débiter à la réserve pour dépréciation?

M. COOPER: Nous n'avons pas fait ce calcul.

M. JACKMAN: Faudrait-il cinquante millions ou cent millions?

M. COOPER: Je ne tiens pas à émettre d'opinion. Au Comité, l'an dernier, vous avez demandé un mémoire sur notre programme de comptabilité de dépréciation. Nous vous l'avons fourni et il a été versé au compte rendu. Nous vous avons dit que notre intention était de débiter la perte antérieure à 1940 au compte de la part de propriétaire.

M. JACKMAN: Je veux dire le montant qu'il pourrait atteindre. Je ne veux pas conjecturer, et, à mon sens, on devrait nous dire s'il s'agit de cinquante millions ou de cent millions de dollars pour le matériel antérieur à 1940?

M. COOPER: Si vous êtes satisfait d'une conjecture, je pourrais dire cent millions de dollars.

M. JACKMAN: Une perte de \$100 millions?

M. COOPER: Non, sur la dépréciation antérieure à 1940.

M. JACKMAN: Mais vous n'avez pas les moyens de trouver quand vous pourriez passer à la méthode courante de dépréciation; il vous faudrait constituer une réserve pour couvrir cela?

M. COOPER: C'est exact.

M. JACKMAN: Cette somme de \$100 millions, plus ou moins, serait un passif direct au compte de la part de propriétaire?

M. COOPER: Parfaitement. Je pourrais ajouter que le Pacifique Canadien se trouvant dans la même situation, a tranché la question en appropriant, en 1943, une somme globale de \$20 millions, je crois; cette somme a été débitée du compte de surplus et créditée à la réserve de dépréciation; en outre, si ma mémoire me sert bien, en 1940, une somme de \$48 millions a été débitée au compte de placement et créditée à la réserve de dépréciation. De cette façon, la réserve de dépréciation du

Pacifique Canadien est de soixante à soixante-dix millions de dollars. Nous n'avons rien fait de la sorte.

M. JACKMAN: Mais le Pacifique Canadien avait de bonnes raisons pour le faire. Si je me rappelle bien nos conversations au Comité, l'an dernier, si cette compagnie avait une locomotive coûtant \$25,000 qui était remplacée par une autre coûtant \$100,000, la nouvelle locomotive figurait dans les livres de la compagnie au prix de \$25,000 et une somme additionnelle de \$75,000 était débitée aux immobilisations de l'année.

M. COOPER: Pas du tout.

M. JACKMAN: Le but de cette réserve était de couvrir ces frais; lorsque la compagnie avait un actif d'une valeur limitée, elle le versait à la réserve et elle a constitué un compte de dépréciation pour répondre aux demandes courantes.

M. COOPER: Vous voulez justifier la méthode suivie par cette compagnie.

M. JACKMAN: Est-ce qu'elle ne suit pas les règles de la bonne comptabilité?

M. GIBSON: Elle paie des impôts sur cette somme.

M. JACKMAN: C'est de la bonne comptabilité. Pourquoi les chemins de fer Nationaux ne feraient-ils pas de même, plutôt que d'avoir ces déficits qui sont débités chaque année aux frais d'exploitation?

M. COOPER: Je crains de ne pas être en mesure de répondre à votre question.

M. JACKMAN: Après tout les comptes du Pacifique Canadien sont vérifiés par une maison de comptables d'aussi bonne réputation et ils sont acceptés. Si vous êtes dans la même situation, pourquoi ne constituez-vous pas une réserve de dépréciation semblable à celle du Pacifique Canadien?

M. COOPER: Je suis certain d'une chose, monsieur Jackman; si nous nous étions présentés au Comité avec un débit de tant au compte de placement et un crédit de tant à la réserve de dépréciation, nous aurions eu à subir un interrogatoire serré.

M. JACKMAN: Je ne crois pas que les membres du Comité soient plus soucieux des comptes que les actionnaires du Pacifique Canadien ne le sont de ceux de cette compagnie. Aucune critique n'a été soulevée au sujet de ce compte. Quoiqu'il en soit, il en résulte que nous allons avoir à faire face à un déficit annuel, à une perte de matériel roulant, s'élevant à \$100 millions.

M. COOPER: Pas du tout, je n'ai pas dit cela, monsieur le président; j'ai dit que lorsque suivant nous, notre réserve sera suffisante pour absorber ces montants, nous cesserons de les porter au compte de la part de propriétaire.

M. JACKMAN: Vous pouvez constituer cette réserve en adoptant un taux de dépréciation courante plus fort qu'il n'est nécessaire.

M. COOPER: Je ne crois pas qu'un taux de trois et un tiers pour cent pour le fonds de réserve soit hors de proportion.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Cet interrogatoire par un seul membre du Comité dure depuis une demi-heure. Ne croyez-vous pas que les autres membres devraient avoir le privilège de poser des questions?

M. MUTCH: Je suis porté à croire que toute cette discussion n'a pas de sens. J'ai été très coi durant les deux ou trois derniers jours. Le président a raison et j'ai l'intention d'insister. Il n'est pas très intéressant d'écouter pendant une demi-heure un membre du Comité discuter le même sujet. Lorsqu'il s'agit de la vérification des comptes cela peut être important, mais s'il faut avoir recours aux moyens divinatoires, comme on le fait actuellement, à mon sens, c'est en imposer aux autres membres. Je n'avais pas l'intention de soulever la question mais le président l'a fait. A mon avis, c'est le devoir du Comité de faire l'examen des comptes, d'interroger et d'obtenir des explications sur la vérification. Je ne veux pas dire que nous sommes libres de passer par toutes les ramifications du chemin de fer et d'exa-

miner les comptes de tous les chemins de fer du pays. Pour ma part, je crois que c'est aller trop loin.

M. JACKMAN: Je ne partage pas ces vues, monsieur le président, et je devrais avoir une réponse à ma question. Monsieur Cooper, je vous ai posé une question et vous répondez bien aimablement. Pourriez-vous me faire savoir le reste de votre réponse.

M. COOPER: Je ne crois pas m'en souvenir.

M. JACKMAN: Vous me fournissiez une foule de détails que je faisais en sorte de m'assimiler. Il était question du total que la réserve pourrait atteindre. J'ai laissé entendre que tôt ou tard vous auriez à faire face à une perte de \$100 millions, plus ou moins, en ce qui concerne le matériel roulant antérieur à 1940 et vous avez répondu qu'il n'en serait pas ainsi car le taux de trois et un tiers pour cent de dépréciation constitue une réserve suffisante pour compenser ces pertes de retraits, et que ces retraits seraient débités directement au compte de dépréciation. J'ai ajouté que tôt ou tard nous aurions une perte de plus de \$100 millions. Vous m'avez expliqué qu'il n'en serait pas ainsi. Vous en étiez rendu à ce point lorsque vous avez été interrompu par le président. Pourriez-vous terminer votre réponse?

M. COOPER: Si vous voulez accepter une hypothèse, je pourrais dire que d'ici dix ans notre réserve de dépréciation suffira pour absorber ces montants.

M. JACKMAN: En d'autres termes, ces pertes sont débitées directement au compte d'immobilisations actuellement, tandis que dans l'avenir vous espérez constituer une réserve qui vous permettra de les porter directement au compte de dépréciation.

M. COOPER: C'est exact.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Etes-vous disposés à passer à la page 16. Les membres ont-ils des questions à poser concernant cette page?

M. NICHOLSON: Quelle pratique suit-on dans le cas de blessures subies par les personnes à votre emploi; accordez-vous des indemnités dans divers cas?

M. COOPER: Oui. Le degré d'indemnité accordée aux employés blessés est régi par la loi provinciale des accidents du travail.

M. NICHOLSON: Vous n'avez pas de fonds séparé qui peut être utilisé pour vos blessés? Avez-vous un fonds spécial et versez-vous une certaine proportion dans ce fonds?

M. COOPER: Le coût est débité directement aux frais généraux.

M. NICHOLSON: Que faites-vous dans le cas du fonds des diverses provinces pour les accidents du travail. Versez-vous des contributions à ces fonds.

M. COOPER: Pour certaines provinces, ces paiements sont basés sur la feuille de paie; on exige trois pour cent de la feuille de paie.

M. JACKMAN: Vous n'avez pas le choix.

M. COOPER: Et les paiements sont débités aux frais d'exploitation.

M. NICHOLSON: En supposant qu'un employé perde un bras, disons en Saskatchewan, l'indemnité est fixée conformément aux dispositions de la loi des accidents du travail de la Saskatchewan?

M. COOPER: Précisément.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: A-t-on d'autres questions se rapportant à la page 16?

M. MOORE: Monsieur le président, avant de passer outre, j'aurais une question à poser concernant le chemin de fer de la Baie d'Hudson. Il y a trois divisions sur cette ligne entre Le Pas et Churchill; deux de ces divisions sont très longues et on me dit que le train ne circule qu'une seule fois par semaine. Aux arrêts ce train fait beaucoup d'aiguillage en plus du travail ordinaire. Si je suis bien renseigné, le personnel du train a demandé d'installer un chauffeur automatique dans les locomotives utilisées sur cette voie. Pourriez-vous me renseigner à ce sujet?

M. WALTON: Aucune décision n'a encore été prise. Quand nous recevons des demandes pour des chauffeurs automatiques, voici comment nous procédons; les grosses locomotives en sont munies mais pas les petites. Si je me le rappelle bien, nous utilisons ou nous allons utiliser pour le chemin de la Baie d'Hudson des locomotives de 40,000 livres d'effort de traction, et ces locomotives sont munies de chauffeurs automatiques. Quant au cas dont vous faites mention, je ne pourrais dire dans le moment si un arrangement spécial serait justifiable. Il me faudra examiner la question. Il est vrai que ces divisions sont très longues et que les hivers y sont très rigoureux. Il se peut qu'il faille un arrangement spécial, mais il me faudra examiner la question avant de me prononcer.

M. PICARD: J'ai une question à vous poser; avez-vous des placements en Europe; êtes-vous encore propriétaires d'immeubles outre-mer.

M. VAUGHAN: Nous avons notre propre bureau à Londres, Angleterre et nous sommes propriétaires d'un immeuble à Paris.

M. PICARD: Ont-ils été bien avariés durant la guerre?

M. VAUGHAN: Des bombes sont tombées près de notre édifice à Londres et, à l'exception de quelques carreaux brisés, il n'a pas eu beaucoup à souffrir.

M. PICARD: Je me demandais si vous aviez d'autres propriétés en Europe en plus de ces deux immeubles.

M. VAUGHAN: Non, ce sont les seuls.

M. PICARD: Les autres bureaux que vous aviez avant la guerre se trouvaient dans des édifices loués?

M. VAUGHAN: Oui, dans des édifices loués.

M. NICHOLSON: Je désire vous poser une autre question. Sous la rubrique "circulation" au compte colonisation, agriculture et ressources naturelles, je constate une somme de \$202,627. Avez-vous un compte correspondant indiquant les recettes provenant de ces exploitations?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que vous trouviez de compte correspondant. Nous avons un service important s'occupant d'immigration, de colonisation et d'agriculture. Il occupe des bureaux à divers endroits du pays. Il en a même à Londres, Angleterre. Le travail de ces employés consiste à trouver du trafic pour la compagnie.

M. NICHOLSON: Au sujet de votre service des terres; combien de terres sont la propriété du chemin de fer?

M. VAUGHAN: Avons-nous un état se rapportant aux terres non vendues? Je ne saurais le dire exactement; ce doit être environ quelque cent mille acres. Je ne me souviens pas des chiffres. Il ne nous reste pas beaucoup de terres.

M. NICHOLSON: Existe-t-il un compte indiquant les recettes provenant de ces terres?

M. VAUGHAN: Elles sont comprises dans la rubrique "généraux". Si la chose vous intéresse, je me ferai un plaisir de vous fournir un relevé de la valeur des terres vendues à la fin de l'année, le prix moyen ainsi que la superficie.

M. COOPER: Les recettes provenant des terres durant 1945 sont de \$498,000; les ventes ont été fructueuses et les sommes à verser en vertu des contrats ont été perçues facilement.

M. VAUGHAN: Nous allons vous fournir un état.

M. NICHOLSON: Je vous remercie.

M. PICARD: En ce qui concerne votre immeuble de Paris, quelles ont été les conditions durant la guerre sous le rapport des recettes?

M. VAUGHAN: Nous avons été très heureux, sous ce rapport, monsieur Picard. Vous savez que nous avons une compagnie française et que celui qui en a la charge est un Suisse.

M. PICARD: Cette compagnie est-elle encore exploitée. Ce n'est pas une filiale dont votre compagnie est entièrement propriétaire?

M. VAUGHAN: Non. L'immeuble est loué à l'Hôtel Scribe. Lorsque les Allemands ont occupé Paris, je crois que l'Hôtel Scribe a été le quartier général de la Gestapo. Durant la guerre, M. Raganey a réussi à percevoir le loyer des Allemands vu qu'il était Suisse. Il a même placé le loyer perçu des Allemands et il l'a fait fructifier.

M. PICARD: Je connais personnellement cet homme. C'est un excellent homme. Je voulais savoir simplement si les Allemands avaient payé loyer durant l'occupation.

M. VAUGHAN: De 1940 à 1942, nous avons perçu 8,500,000 francs, l'équivalent de \$80,058.

M. PICARD: Et vous avez perçu le loyer des Allemands même pendant l'occupation?

M. VAUGHAN: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: A-t-on des questions à poser sur la page 17?

M. MUTCH: Où se trouve maintenant cet homme, nous en avons besoin.

M. PICARD: Je ne tiens pas à causer des ennuis aux fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada, mais serait-il régulier de leur demander de nous donner la liste des hauts fonctionnaires et des traitements qui leur sont versés? J'ai reçu l'autre jour, un rapport de la General Motors dans lequel figure la liste de leurs employés.

M. VAUGHAN: C'est la liste de ceux qui touchent plus de \$100,000. Nous nous ferons un plaisir de vous fournir cette liste.

M. PICARD: Non, non, dans cette liste figurent même les noms d'employés qui touchent \$15,000 ou \$20,000. Ce rapport est adressé aux actionnaires quel que soit le nombre d'actions qu'ils possèdent. Je me demande si votre compagnie, étant donné que c'est une compagnie qui est la propriété de Dominion du Canada et qui est exploitée par lui, avec des fonds du Canada, ne pourrait pas fournir une telle liste. J'ai la certitude que le traitement qui est versé aux fonctionnaires ne saurait se comparer à celui que touche les fonctionnaires des chemins de fer des Etats-Unis. Il serait intéressant d'avoir la liste bien que je ne veuille pas vous causer d'ennuis.

M. VAUGHAN: Cela n'a jamais été fait, monsieur Picard, et je ne crois pas que cela serait juste pour nos fonctionnaires.

M. PICARD: Pourquoi pas? Nous savons quel est le traitement du Premier Ministre et ainsi de suite.

M. VAUGHAN: Nous aurions honte de publier le chiffre de nos traitements par comparaison avec ceux des fonctionnaires des autres compagnies de chemins de fer.

M. PICARD: Alors que pensez-vous des membres du Cabinet, des juges de la haute cour et ainsi de suite, de leurs traitements, par comparaison avec leur valeur et l'indemnité qu'ils reçoivent?

M. VAUGHAN: Tout le monde est sur la même base alors, c'est bien différent.

M. PICARD: A mon avis, c'est une mesure qui devrait être poussée un peu plus loin. Après tout, il ne s'agit pas d'une compagnie d'actionnaires privés, il s'agit d'une compagnie pour le pays et le pays devrait savoir les traitements reçus par ses employés, bien que vous ne soyez pas employés civils au vrai sens du mot; tout de même vous gérez la propriété publique. Tout comme nous avons un "livre Bleu" où l'on donne la liste des traitements des fonctionnaires du gouvernement du Canada, nous devrions avoir un "livre bleu" semblable pour les chemins de fer Nationaux du Canada.

L'hon. M. CHEVRIER: Sous ce rapport, monsieur Picard, je crois que je dois me ranger du côté de l'avis de M. Vaughan car j'apprends des fonctionnaires du

ministère des Transports que cela n'a pas été la coutume ou la pratique d'agir ainsi. Néanmoins le Comité a le pouvoir, s'il le désire, d'obtenir des fonctionnaires des chemins de fer Nationaux la liste de leurs traitements. Mais je soumetts respectueusement au Comité qu'il ne conviendrait pas d'agir ainsi. Une raison qui me force à prendre cette attitude c'est que, comme le président l'a fait remarquer, si la liste des traitements était publiée par comparaison avec ceux du Pacifique Canadien, il y aurait peut-être inégalité.

M. JACKMAN: Ce serait injuste pour les employés?

L'hon. M. CHEVRIER: Cette remarque a du bon et pour cette raison, je soumetts au Comité que l'opinion du président de la compagnie devrait être respectée sous ce rapport.

M. HAZEN: Etes-vous d'avis que les traitements de ces fonctionnaires se compareraient favorablement avec ceux des employés du Pacifique Canadien.

L'hon. M. CHEVRIER: Le président de la compagnie a fait une déclaration et je m'en tiens à cela.

M. VAUGHAN: Sauf pour de rares exceptions, les traitements des membres de l'exécutif sont beaucoup plus élevés que ceux des membres de l'exécutif des chemins de fer Nationaux. A une certaine époque, les traitements des employés civils étaient publiés dans un "livre bleu" mais je crois que cette pratique a été discontinuée.

M. Mutch: Oh! oui, et leurs frais de déplacements également.

M. PICARD: Je ne crois pas que l'on puisse regarder les chemins de fer Nationaux comme une entreprise privée, car l'exploitation de la compagnie est financée par l'Etat; c'est pourquoi, à mon sens, le traitement de tout fonctionnaire de l'Etat devrait être connu, directement ou indirectement. Vous prétendez qu'une telle liste n'offrirait pas une comparaison favorable, mais vous savez fort bien, au sein même de la compagnie, quel est le traitement de chaque employé correspondant du Pacifique Canadien. Je ne crois pas que cela inquiète beaucoup le public.

L'hon. M. CHEVRIER: Il en résulterait cette différence, monsieur Picard—

M. VAUGHAN: Qu'il serait très humiliant pour les fonctionnaires des chemins de fer Nationaux de publier leurs traitements.

L'hon. M. CHEVRIER: Pas seulement que cela, il en résulterait, et je m'en rapporte à votre dernière déclaration, que les chemins de fer Nationaux pourraient perdre certains de leurs meilleurs fonctionnaires qui s'en iraient dans d'autres pays ou passeraient à d'autres compagnies si la liste des traitements était publiée.

M. PICARD: Parce que le public serait au courant?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, pas nécessairement à cause de cela, mais parce que les autres compagnies de chemin de fer seraient au courant.

M. PICARD: Voulez-vous prétendre que l'on n'est pas au courant, au Pacifique Canadien, des traitements des fonctionnaires des chemins de fer Nationaux?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne vois pas comment on pourrait l'être?

M. PICARD: J'estime que ma demande est raisonnable. La même règle s'applique aux employés civils et autres corps publics. Personnellement je n'y vois pas d'objection.

L'hon. M. CHEVRIER: Mais cela n'a pas été la pratique suivie par le Comité.

M. PICARD: En somme il y a une foule de choses qui n'ont pas été la pratique antérieurement.

L'hon. M. CHEVRIER: D'autre part je crois que le Comité a le pouvoir d'insister, mais je lui demande de ne pas le faire.

M. JACKMAN: Bien que je sois l'un de ceux jugeant les affaires d'autrui inviolables, je crois qu'un jour il nous faudra en venir là, surtout lorsqu'il s'agit de corporations publiques ou de corporations composées d'actionnaires publics, et publier ces listes dans l'intérêt général ou dans l'intérêt des actionnaires. C'est ce

qu'on fait aux Etats-Unis maintenant. Les compagnies sont tenues d'indiquer quels sont les traitements de leurs fonctionnaires supérieurs. Je ne crois pas qu'il y ait réellement du mal à publier les traitements versés par les compagnies privées. Elles publient le total des traitements de leurs administrateurs et leurs frais du contentieux.

Ce n'est pas une compagnie imposable suivant les dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu et elle n'a pas à le faire; ainsi je n'insiste pas pour le moment, mais je crois qu'il devrait en être ainsi pour des institutions comme la Banque du Canada et peut-être les chemins de fer Nationaux — et si nous revisons la Loi des compagnies, nous devrions voir à ce que les mêmes dispositions s'appliquent au Pacifique Canadien et peut-être aussi aux entreprises privées. Je ne crois pas qu'il y ait d'objection comme certains d'entre nous l'ont cru dans le passé, à la publication des traitements. On sait généralement quel est le traitement du président des chemins de fer Nationaux. De fait, j'en ai une bonne idée moi-même.

Quant à prétendre que cela aurait pour effet de priver la compagnie des services de bons fonctionnaires, à mon sens il n'est que juste qu'un fonctionnaire ait le privilège d'améliorer son sort en passant à une compagnie rivale, s'il le désire. Suivant moi, ce serait au détriment des meilleurs intérêts du public si la liste des traitements des membres de l'exécutif n'était pas publiée. De la sorte, un homme peut faire un plus gros chiffre d'affaires et rendre de plus grands services au public. Autre temps, autres mœurs, et ces choses ne devraient pas être cachées du public. Je crois que l'intérêt général et celui des actionnaires dans une entreprise privée éclipsent graduellement l'intérêt particulier en ce qui concerne le secret des traitements.

Aux Etats-Unis on publie maintenant la liste des traitements. En somme cela se résout à une question d'éducation du public car, après tout, les traitements existent et ils sont versés parce qu'ils sont mérités et aussi parce que la loi de l'offre et de la demande justifie le paiement de tels salaires.

M. VAUGHAN: Mais cela causerait des ennuis sous plusieurs rapports. Il en serait ainsi pour les fonctionnaires de notre compagnie. Nos fonctionnaires ne savent pas quels sont les traitements de leurs collègues, sauf ceux qui s'occupent de la feuille de paie. Nous serions inondés de plaintes. Par exemple, un fonctionnaire touchant un traitement de \$5,000 pourrait dire: un tel reçoit \$10,000 et il n'est pas meilleur que moi.

M. JACKMAN: Mais il peut exister des raisons peu valables pour qu'un tel employé touche \$10,000.

M. VAUGHAN: Il appartient à l'administration de décider.

M. MUTCH: Le pouvoir d'estimer les traitements n'appartient pas à l'actionnaire ordinaire, tant l'actionnaire d'une entreprise publique que d'une entreprise privée. En général je ne suis pas en faveur de modifier la Loi des compagnies comme vous le proposez, en vue de publier la liste des traitements des entreprises privées. J'hésiterais à demander que cela soit fait. Bien que je ne sois pas de cet avis, connaissant la nature humaine, c'est probablement ce qui finira par arriver et on l'exigera. Mais je ne vois pas de raison que cela soit fait pour le présent.

M. PICARD: Mais cela existe déjà aux Etats-Unis.

M. GIBSON: Oui, les autorités de l'impôt sur le revenu publient ces renseignements aux Etats-Unis. Vu que la question a été soulevée, je crois que le public pourrait se demander pourquoi on ne lui fait pas connaître les salaires.

M. VAUGHAN: Malheureusement, la valeur de certains hommes se juge par leurs traitements. C'est très malheureux. Certains de nos fonctionnaires valent le double de ce qu'ils reçoivent; mais plusieurs d'entre nous sont demeurés au service des chemins de fer avec le désir de voir le chemin de fer réussir et aussi pour servir le pays. En ce qui me concerne, on m'a offert des emplois 100 fois plus rémunérateurs que celui que j'occupe actuellement.

M. JACKMAN: Et si vous aviez accepté, monsieur Vaughan, le public canadien en aurait souffert.

M. VAUGHAN: Je vous remercie de ces paroles.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le débat est-il terminé sur cette question?

M. JACKMAN: S'il en est ainsi, il est grand temps que le public canadien soit renseigné sur les services rendus par certains de ces fonctionnaires et les sacrifices qu'ils s'imposent par comparaison avec certains fonctionnaires des Etats-Unis. Je ne vois pas comment cela pourrait nuire, monsieur Vaughan; toutefois, je n'insiste pas pour le moment. Je crois cependant que nous en viendrons là et je tiens à ce que cela se fasse volontairement de toutes parts.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Voulez-vous passer maintenant à la page suivante, la page 18^o. Puis à la page 20. A-t-on des questions à poser concernant la page 20^o? Passons alors à la page 21.

IMMOBILISATIONS

Déboursés en 1945

VOIE:

Nouvelles lignes construites.....	\$ 1,318,151 84	
Rails et boulons.....	526,122 52	
Sellettes et ancres.....	776,040 95	
Ballast.....	361,225 60	
Grandes gares de marchandises.....	366,115 30	
Voies d'évitement et de triage.....	509,804 95	
Appareils de construction de chaussées.....	561,053 92	
Ponts, estacades et ponceaux.....	446,158 71	
Stations et abords.....	420,190 37	
Ateliers, remises à locomotives et machinerie.....	396,880 94	
Postes d'alimentation d'eau.....	45,123 51	
Postes à combustible.....	97,188 47	
Signaux et enclenchements.....	42,416 70	
Télégraphes—Chemin de fer.....	62,265 19	
Télégraphes—Commerciaux.....	272,834 67	
Répartitions pour améliorations publiques.....	37,185 56	
Terrains.....	496,413 82	
Autres additions et améliorations.....	335,022 09	
		\$ 5,345,136 87

MATÉRIEL:

Construction ou acquisition de matériel roulant.....	\$ 10,809,111 90	
Réformes de matériel roulant.....	1,321,293 90	
Améliorations générales au matériel.....	255,147 85	
Transformations de matériel.....	253,289 05	
Matériel des messageries et divers.....	74,484 80	
		\$ 9,564,161 60

HÔTELS.....

12,009 69

PROPRIÉTÉS EXPLOITÉES SÉPARÉMENT.....

2,212,103 60

DÉPENSES NETTES POUR ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS EN 1945.....

\$ 12,709,204 56

Solde au 1er janvier 1945.....

\$2,027,054,482 00

Dépenses nettes pour additions et améliorations au cours de l'année.....

\$ 12,709,204 56

Abandon de 27.62 milles, subdivision de St-Lin.....

1,167,121 47

Perte (applicable aux exercices antérieurs à 1940) sur retraits de matériel roulant.....

957,967 06

10,584,116 03

Solde au 31 décembre 1945.....

\$2,037,638,598 03

DETTE CONSOLIDÉE—PRINCIPAL ET INTÉRÊTS

NOM DES VALEURS	Compagnies	Date d'émission	Date d'échéance	Montant en cours au 31 déc. 1945	Intérêts cours 1945
GARANTIES PAR L'ÉTAT:					
5% Perpetual Debenture Stock.....	G.T.R.	1875 à 1883	Perpétuelles	\$ 1,480,965 59	\$ 75,024 41
5% G.W. Perp. Debtr. Stock and Bonds.....	G.T.R.	1858 à 1876	Perpétuelles	864,855 33	43,063 92
4% Perpetual Debenture Stock.....	G.T.R.	1883 à 1918	Perpétuelles	6,036,822 60	251,098 24
4% Nor. Rly. Perpetual Debtr. Stock.....	G.T.R.	Juil. 31, 1884	Perpétuelles	27,457 73	1,098 31
3% 1st Mortgage Bonds.....	G.T.P.	Juil. 1, 1905	Jan. 1, 1962	26,465,130 00	793,953 90
4% Sterling Bonds.....	G.T.P.	Juil. 1, 1914	Jan. 1, 1962	7,999,074 00	319,962 96
3% 1st Mortgage Debenture Stock.....	Can. Nor.	Juil. 29, 1903	Juil. 10, 1953	1,162,768 33	34,321 46
3½% 1st Mortgage Debenture Stock.....	Can. Nor.	Mars 1910	Juil. 20, 1958	5,638,941 49	197,420 88
6½% Sinking Fund Debenture Bonds.....	Can. Nor.	Juil. 1, 1921	Juil. 1, 1946	23,752,000 00	1,543,845 00
3½% 1st Mortgage Debenture Stock.....	C.N.A.	Mars 22, 1911	Mai 4, 1960	551,505 27	19,302 68
3½% 1st Mortgage Debenture Stock.....	C.N.O.	Déc. 8, 1911	Mai 19, 1961	3,620,293 87	126,163 77
5% 30 Year Guaranteed Bonds.....	Can. Nat.	Fév. 1, 1924	Fév. 1, 1954	50,000,000 00	2,500,000 00
4½% 30 Year Guaranteed Gold Bonds.....	Can. Nat.	Juil. 1, 1927	Juil. 1, 1957	64,136,000 00	2,886,120 00
5% 40 Year Guaranteed Gold Bonds.....	Can. Nat.	Oct. 1, 1929	Oct. 1, 1969	57,728,500 00	2,886,425 00
5% 40 Year Guaranteed Gold Bonds.....	Can. Nat.	Fév. 1, 1930	Fév. 1, 1970	17,338,000 00	866,900 00
4½% 25 Year Guaranteed Gold Bonds.....	Can. Nat.	Juin 15, 1930	Juin 15, 1955	48,496,000 00	2,303,560 00
4½% 25 Year Guaranteed Gold Bonds.....	Can. Nat.	Fév. 1, 1931	Fév. 1, 1956	67,368,000 00	3,031,560 00
4½% 20 Year Guaranteed Gold Bonds.....	Can. Nat.	Sept. 1, 1931	Sept. 1, 1951	48,022,000 00	2,160,990 00
3% 17 Year Guaranteed Bonds.....	Can. Nat.	Fév. 15, 1936	Fév. 15, 1953	25,000,000 00	750,000 00
3% 15 Year Guaranteed Bonds.....	Can. Nat.	Fév. 1, 1937	Fév. 1, 1952	20,000,000 00	600,000 00
2½% 7 Year Guaranteed Bonds.....	Can. Nat.	Jan. 15, 1939	Jan. 15, 1946	15,000,000 00	337,500 00
3% 20 Year Guaranteed Bonds.....	Can. Nat.	Jan. 15, 1939	Jan. 15, 1959	35,000,000 00	1,050,000 00
Total des émissions garanties par l'État.....				\$ 525,688,314 21	\$ 22,778,310 53
GARANTIES PAR LA PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK:					
4% 1st Mortgage Debenture Stock.....	St. J. & Q.	Mai 14, 1912	Juin 1, 1962	\$ 622,657 40	\$ 24,906 29
GARANTIES PAR LA PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE:					
4% 1st Mortgage Debenture Stock.....	C.N.P.	Nov. 16, 1911	Avril 2, 1950	806,328 81	31,958 37
4½% Terminal Debenture Stock.....	C.N.P.	1913 et 1914	Avril 2, 1950	1,157,945 46	52,138 73
Total des émissions garanties par les Provinces.....				\$ 2,586,931 67	\$ 109,003 39

DÉTTE CONSOLIDÉE—PRINCIPAL ET INTÉRÊTS

NOM DES VALEURS	Compagnies	Date d'émission	Date d'échéance	Montant en cours au 31 déc. 1945	Intérêts courus 1945
EMISSIONS EQUIPMENT TRUST:					
2½% Série "O".....	Can. Nat.	Août 1, 1937	Série 1, 8, '47	\$ 2,860,000 00	\$ 92,354 17
2¾% Série "P".....	Can. Nat.	Sept. 15, 1938	Série 15, 9, '53	4,100,000 00	122,489 58
2½% Série "Q".....	Can. Nat.	Juil. 1, 1939	Série 1, 7, '49	2,600,000 00	73,125 00
2½% Série "G.T.W.".....	G.T.W.	Juin 1, 1941	Série 1, 6, '51	3,127,000 00	87,675 00
Total de ces émissions.....				\$ 12,687,000 00	\$ 375,643 75
AUTRES EMISSIONS:					
4% Canada Atlantic 1st Mtge. Bonds.....	G.T.R.	Jan. 1, 1905	Jan. 1, 1955	9,950,364 00	397,743 41
4% 1st Mortgage Bonds.....	Pem. Sou.	Sept. 1, 1906	Sept. 1, 1956	150,000 00	6,000 00
4% 2nd Mtge. Bonds, Prairie "A".....	G.T.P.	Avril 1, 1905	Avril 1, 1955	3,575,016 00	143,000 64
4% 2nd. Mtge. Bonds, Mountain "B".....	G.T.P.	Avril 1, 1905	Avril 1, 1955	3,146,364 00	124,807 96
4% 1st. Mtge. Bonds "Lake Superior".....	G.T.P.	Avril 1, 1905	Avril 1, 1955	2,152,494 00	86,099 76
4% Perpetual Cons. Debenture Stock.....	Can. Nor.	1903 à 1912	Perpétuelles	4,065,433 26	160,678 15
4% Perpetual Cons. Debenture Stock.....	C.N.Q.	Juin 21, 1909	Perpétuelles	890,877 40	35,703 45
4% Perpetual Cons. Debenture Stock.....	C.N.Q.	Oct. 1906	Perpétuelles	465,545 33	18,641 28
4% 1st. Mtge. Perp. Debenture Stock.....	Q. & L. St. J.	Juin 1, 1912	Perpétuelles	314,299 07	12,571 96
4% 1st. Mortgage Bonds.....	G.T.W.	Nov. 30, 1900	Juil. 1, 1950	6,527,336 00	261,237 86
4½% 1st. Mortgage Series "A" Bonds.....	G.T.W.	Jan. 1, 1930	Jan. 1, 1980	400,000 00	18,000 00
4% 1st. Mortgage Gold Bonds.....	M. & P.L.....	Oct. 1, 1900	Oct. 1, 1950	200,000 00	8,000 00
5% Indebtedness to Province of N.B.....	Can. Nat.	Sept. 3, 1929	Diverses	380,022 60	24,192 97
Intérêts sur valeurs à échéance durant 1935.....				—	1,462,149 45
Total de ces émissions.....				\$ 32,217,751 66	\$ 2,758,826 89
Total des dettes détenues par le public (y compris \$5,745,864.12 de valeurs au pair gardées aux fonds et comptes spéciaux), conformes au bilan.....				\$ 573,179,997 54	\$ 26,021,784 56

Ces obligations sont comptées en monnaie canadienne. La monnaie anglaise ou américaine est convertie au pair du change.

Cette liste ne comprend pas les valeurs dans le trésor du Réseau ni celles détenues par le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, ni celles détenues par le Gouvernement du Dominion en garantie collatérale.

M. HAZEN: Je vois un compte: nouvelles lignes construites. Combien avez-vous construit de milles de nouvelles lignes?

L'hon. M. CHEVRIER: Avons-nous construit de nouvelles lignes pendant la guerre?

M. WALTON: 14 milles et une fraction.

M. MUTCH: Le terminus de Montréal.

M. NICHOLSON: Considérez-vous la construction de nouvelles lignes?

M. VAUGHAN: Nous n'avons rien en construction actuellement. Nous avons reçu plusieurs demandes d'embranchements, mais rien n'a encore été fait à cet égard.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La page 22^o La page 23.

L'hon. M. CHEVRIER: Les pages 24 et 25^o

PRÊTS DU DOMINION DU CANADA

(Entrés à l'actif des Comptes Publics)

	Montant en cours au 31 déc. 1945	Intérêts cours 1945	Taux moyen d'intérêt
Prêts pour rapatriement de titres au Royaume-Uni.....	\$391,179,395 36	\$ 13,684,939 49	3.50%
Prêts pour amortissement.....	195,264,135 50	4,075,917 81	*2.47%
Prêts pour achat de matériel.....	73,851,082 26	2,058,755 90	2.95%
Prêts pour capital d'exploitation.....	13,906,999 71	486,744 98	3.50%
	<u>\$674,201,612 83</u>	<u>\$20,306,358 18</u>	<u>3.14%</u>

*Comprend la prime sur fonds américains.

IMMOBILISATIONS DANS LES FILIALES

COMPAGNIES	Montant en cours	Propriété du Réseau Valeur nominale	Valeur comptable
ACTIONS:			
The Belt Railway Company of Chicago....	\$ 3,120,000 00	\$ 240,000 00	\$ 240,000 00
Canadian Government Merchant Marine, Limited.....	800 00	800 00	800 00
Central Vermont Transportation Company	200,000 00	50,000 00	20,000 00
Chicago & Western Indiana Railroad Com- pany.....	5,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company.....	3,000,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00
Detroit Terminal Railroad Company.....	2,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00
Northern Alberta Railways Company..... (représentant montant versé, soit 10%)	625,000 00	312,500 00	312,500 00
The Ontario Car Ferry Company (Limited)	500,000 00	250,000 00	179,007 53
The Public Markets, Limited.....	1,150,000 00	575,000 00	575,000 00
Railway Express Agency, Incorporated (sans valeur nominale).....	1,000 shares	6 shares	600 00
The Toronto Terminals Railway Company.	500,000 00	250,000 00	250,000 00
The Toledo Terminal Railroad Company..	4,000,000 00	387,200 00	387,200 00
Lignes aériennes Trans-Canada..... (représentant montant versé, soit 92%)	4,600,000 00	4,600,000 00	4,600,000 00
Vancouver Hotel Company Limited.....	150,000 00	75,000 00	75,000 00
			<u>\$10,140,107 53</u>
OBLIGATIONS:			
Northern Alberta Railways Co. 1st Mort- gage Bonds.....	\$31,530,000 00	\$15,765,000 00	\$15,765,000 00
The Toronto Terminals Railway Co. 1st Mortgage Bonds.....	25,810,000 00	12,905,000 00	12,905,000 00
			<u>\$28,670,000 00</u>
AVANCES:			
Chicago & Western Indiana Railroad Company.....			\$ 2,320,770 09
The Railroad Credit Corporation.....			53,516 83
Railway Express Agency, Incorporated.....			145,465 22
Vancouver Hotel Company Limited.....			12,284 01
			<u>\$ 2,532,036 15</u>
			<u>\$41,342,143 68</u>

IMPORTANTS PASSIFS ÉVENTUELS

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA:

Au 31 décembre 1945, la Canadian National Railway Company avait souscrit \$5,000,000 du capital-actions de lignes aériennes sur lequel il a été fait un appel de \$4,600,000.

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANY:

Au 31 décembre 1945, la Canadian National Railway Company avait souscrit \$3,125,000 du capital-actions sur lequel il a été fait en tout un appel de \$312,500.

THE DETROIT & TOLEDO SHORE LINE RAILROAD COMPANY:

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en garantie conjointe et collatérale par endossement du principal et des intérêts de \$3,000,000 First Mortgage 4%—50 Year Gold Bonds, échéance 1953.

THE TOLEDO TERMINAL RAILROAD COMPANY:

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company quant à \$5,800,000 First Mortgage 4½%—50 Year Gold Bonds, échéance 1957. La garantie, collatérale sans être conjointe, porte sur les intérêts seulement. La quote-part du Grand Trunk Western est de 9.68%.

CHICAGO & WESTERN INDIANA RAILROAD COMPANY:

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en vertu de bail conjoint supplémentaire en date du 1er juillet 1902, entre la Grand Trunk Western Railway Company et quatre autres compagnies co-propriétaires. L'obligation comporte le remboursement du capital-obligations à l'échéance, et le paiement de l'intérêt aux dates fixées sous forme de loyer annuel. La quote-part du Grand Trunk Western est d'un cinquième des obligations émises pour la propriété "en commun" et du plein montant des obligations émises pour sa propriété "exclusive." Les obligations consistent en Consolidated Mortgage 50 Year 4% Bonds, échéance 1952, et leurs montants en circulation au 31 décembre 1945 s'élèvent à:—

Emission pour propriété "en commun"	\$39,973,019 39
Emission pour propriété "exclusive"	252,535 36

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company en vertu de bail conjoint supplémentaire en date du 1er mars 1936, entre la Grand Trunk Western Railroad Company et autres compagnies co-propriétaires. L'obligation consiste à verser, sous forme de loyer, à un fonds d'amortissement, des montants suffisants pour rembourser l'émission à l'échéance et servir régulièrement l'intérêt. La quote-part du Grand Trunk Western est d'un cinquième tant que chacun des autres co-locataires tient ses engagements. Les obligations consistent en First and Refunding Mortgage 4½%, Série "D" Sinking Fund Bonds, échéance 1962, et le montant en cours au 31 décembre 1945 est de \$17,971,000.00.

PLAN DE PENSION C.N.R.:

Une réserve a été constituée pour les contrats en vigueur en vertu du plan contractuel de 1935, mais non pour les pensions conditionnellement prévues par ce plan ou les plans antérieurs sans engagement contractuel.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Les pages 24 et 25; quelqu'un a-t-il des questions à poser? Compagnies constituant le Réseau national du Canada?

M. PICARD: Je ne sais pas si, hier, j'ai eu un renseignement exact au sujet des obligations à fonds d'amortissement à 6½ p.c. échéance du 1er juillet 1946. Seront-elles rachetées?

M. COOPER: Elles le seront.

M. PICARD: Le financement a-t-il été fait?

M. COOPER: Pas encore.

M. PICARD: Avez-vous une idée de la base sur laquelle il se fera? Est-ce que ce sera 6½ p.c.?

M. COOPER: Nous nous attendons à financer à 2 p.c..

M. PICARD: C'est un montant très considérable.

M. COOPER: Oui; ceci épargnerait cependant plus de \$1,000,000 par an.

M. PICARD: L'émission sera-t-elle offerte au public ou bien financée par le gouvernement?

M. VAUGHAN: Ce sera un emprunt du gouvernement.

M. PICARD: Ce sera emprunter du gouvernement pour remplacer l'émission antérieure.

M. NICHOLSON: Qu'est-il advenu de ces obligations garanties de 7 ans et portant tant intérêt à 2½?

M. COOPER: Nous avons emprunté \$15,000,000 du gouvernement à 2½ p.c..

M. PICARD: Avez vous dit hier qu'il n'est pas de bonne politique de s'adresser au public à cet égard?

M. COOPER: Non, monsieur; nous avons laissé entendre que le Réseau s'adressera probablement au marché public avant longtemps.

M. VAUGHAN: Les arrangements ont été faits définitivement, monsieur Picard.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Pages 24 et 25.

M. EMMERSON: Malheureusement, monsieur le président, il m'a été impossible d'être présent plus tôt dans l'après-midi, à cause du comité du drapeau. Il y a une ou deux questions que je désire poser. Elles se rapportent à la page 16, et il me semble que nous avons passé les frais d'exploitation. Puis-je poser ces questions maintenant ou plus tard?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Terminons ceci avant d'entendre vos questions. Les pages 24 et 25. Y a-t-il quelque chose au sujet de la page 27?

M. JACKMAN: Avez-vous décidé qu'il pouvait poser ces questions?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui, après.

L'hon. M. CHEVRIER: Le président a proposé d'en finir avec ces pages-ci, et que M. Emmerson pourrait peut-être poser alors ses questions.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Page 27.

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU NATIONAL DU CANADA

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT À L'ÉTAT

No des Compagnies		
1	Canadian National Railway Company.....	\$ 18,000,000 00
2	Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.....	381,711,556 78
		<u>\$399,711,556 78</u>

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC

	ÉMISSIONS DES COMPAGNIES SUIVANTES:	Appar- tenant à la Cie No	Capital Émis	Appar- tenant au public
3	Atlantic and St. Lawrence Railroad Company.....	1	\$ 6,302,340 00	\$ 119,440 00
4	The Bay of Quinté Railway Company.....	24	1,395,000 00	
5	The Bessemer and Barry's Bay Railway Com- pany.....	24	125,000 00	
6	*Brooksey Realty Company.....	30	2,000 00	
7	*Canada Atlantic Transit Company.....	1	219,000 00	
8	*Canada Atlantic Transit Company of U.S.....	38	250,000 00	
9	The Canadian Express Company.....	1	1,768,800 00	
10	Canadian National Electric Railways.....	24	1,750,000 00	
11	Canadian National Express Company.....	25	1,000,000 00	
12	Canadian National Land Settlement Associa- tion.....	1	—	
13	*Canadian National Railways (France) (Francs 30,000,000).....	1	1,893,573 92	
14	*Canadian National Realities, Limited.....	24	40,000 00	
15	Canadian National Rolling Stock Limited....	1	50,000 00	
16	*Canadian National Steamship Company, Limited.....	46	15,000 00	
17	Canadian National Telegraph Company.....	24	500,000 00	
18	*Canadian National Transportation, Limited..	1	500 00	
19	The Canadian Northern Alberta Railway Com- pany.....	24	3,000,000 00	
20	Canadian Northern Manitoba Railway Com- pany.....	24	250,000 00	
21	The Canadian Northern Ontario Railway Com- pany.....	24	10,000,000 00	
22	Canadian Northern Pacific Railway Company.	24	25,000,000 00	

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC—suite

	ÉMISSIONS DES COMPAGNIES SUIVANTES	Appar- tenant à la Cie No	Capital Émis	Appartenant au public
23	The Canadian Northern Quebec Railway Com- pany.....	24	9,550,000 00	3,849,200 00
24	The Canadian Northern Railway Company...	1	18,000,000 00	
25	The Canadian Northern Railway Express Com- pany, Limited.....	24	1,000,000 00	
26	Canadian Northern Steamships, Limited.....	24	2,000,000 00	
27	Canadian Northern System Terminals (Limit- ed).....	24	2,000,000 00	
28	Canadian Northern Western Railway Company	24	2,000,000 00	
29	Cannar Oils Limited.....	1	100 00	
30	*The Centmont Corporation.....	32	176,400 00	
31	The Central Ontario Railway.....	24	3,331,000 00	
32	Central Vermont Railway, Inc.....	1	10,000,000 00	
33	Central Vermont Terminal, Inc.....	32	5,000 00	
34	*Central Vermont Transit Corporation.....	30	5,000 00	
35	*Central Vermont Warehouse, Inc.....	30	5,000 00	
36	The Champlain and St. Lawrence Railroad Company.....	1	50,000 00	
37	*Consolidated Land Corporation.....	49	64,000 00	
38	Continental Realty & Holding Company.....	14	90,000 00	
39	*The Dalhousie Navigation Company, Limited.	24	50,000 00	
40	Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Com- pany.....	42	2,000,000 00	
41	Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Com- pany.....	42	100,000 00	
42	Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Com- pany.....	24	3,100,000 00	
43	*Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company.	49	200,000 00	
44	The Grand Trunk Pacific Branch Lines Com- pany.....	46	200,000 00	
45	*The Grand Trunk Pacific Development Com- pany, Limited.....	46	3,000,000 00	
46	The Grand Trunk Pacific Railway Company..	1	24,940,200 00	
47	The Grand Trunk Pacific Saskatchewan Rail- way Company.....	46	20,000 00	
48	*Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Com- pany, (Limited).....	46	501,000 00	
49	{ Grand Trunk Western Railroad Company } { (Common)..... } { Grand Trunk Western Railroad Company } { (Preferred)..... }	1	20,000,000 00	
50	The Great North Western Telegraph Company of Canada (y compris \$331,500.00 en garde).	17	373,625 00	6,925 00
51	The Halifax and South Western Railway Com- pany.....	24	1,000,000 00	
52	*Industrial Land Company.....	49	1,000 00	
53	International Bridge Company.....	1	1,500,000 00	
54	The James Bay and Eastern Railway Company	24	125,000 00	
55	The Lake Superior Terminals Company Limit- ed.....	24	500,000 00	
56	The Maganetawan River Railway Company..	1	30,000 00	
57	Manitoba Northern Railway Company.....	1	500,000 00	
58	The Marmora Railway and Mining Company.	24	128,600 00	
59	The Minnesota and Manitoba Railroad Com- pany.....	24	400,000 00	
60	The Minnesota and Ontario Bridge Company.	24	100,000 00	
61	Montreal and Province Line Railway Company	30	1,000,000 00	
62	*Montreal and Southern Counties Railway Com- pany.....	1	500,000 00	165,600 00
63	The Montreal and Vermont Junction Railway Company.....	32	197,300 00	
64	*Montreal Fruit & Produce Terminal Company, Limited.....	1	500 00	
65	*The Montreal Stock Yards Company.....	1	350,000 00	
66	*The Montreal Warehousing Company.....	1	236,000 00	12,240 00

CAPITAL-ACTIONS APPARTENANT AU RÉSEAU OU AU PUBLIC—*fin*

ÉMISSIONS DES COMPAGNIES SUIVANTES		Appar- tenant à la Cie No	Capital Émis	Appartenant au public
67	Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited.....	24	5,000,000 00	
68	Muskeon Railway and Navigation Company..	49	161,293 00	
69	*National Terminals of Canada, Limited.....	1	2,500 00	
70	National Transcontinental Railway Branch Lines Company.....	1	500 00	
71	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Rail- way Company.....	24	925,000 00	
72	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Na- vigation Company (Limited).....	71	100,000 00	
73	*The Oshawa Railway Company.....	1	40,000 00	
74	The Ottawa Terminals Railway Company....	1	250,000 00	
75	The Pembroke Souther Railway Company....	1	107,800 00	
76	*Prince Rupert, Limited.....	1	10,000 00	
77	The Quebec and Lake St. John Railway Com- pany.....	24	4,508,300 00	489,160 00
78	The Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company.....	24	201,000 00	
79	*Rail & River Coal Company.....	1	2,000,000 00	
80	St. Boniface Western Land Company.....	24	250,000 00	
81	The St. Charles and Huron River Railway Company.....	24	1,000 00	
82	St. Clair Tunnel Company.....	1	700,000 00	
83	*The Thousand Islands Railway Company....	1	60,000 00	
84	†Trans-Canada Air Lines.....	1	4,600,000 00	
85	The United States and Canada Rail Road Com- pany.....	1	219,400 00	475 00
86	Vermont and Province Line Railroad Company	1	200,000 00	
87	The Winnipeg Land Company Limited.....	24	100,000 00	
			<u>\$207,327,731 92</u>	<u>\$ 4,643,040 00</u>

Les comptes des compagnies indiquées ainsi (*) figurent à l'état des revenus du Réseau au poste "Résultats des propriétés exploitées séparément".

† Considérée comme filiale.

INVENTAIRE DU MATÉRIEL

	31 dé- cembre 1944	Additions durant l'année	Réformes durant l'année	Remodelage durant l'année Ajoutés Réformés	31 dé- cembre 1945
LOCOMOTIVES:					
Voyageurs-marchandises.....	1,999	....	24	....	1,975
De manœuvre.....	525	....	2	....	523
Électriques.....	24	....	....	....	24
A l'huile et à l'électricité.....	37	....	....	....	37
Total.....	2,585	....	26	....	2,559
MATÉRIEL POUR MARCHANDISES:					
Wagons à marchandises fermés	69,166	2,144	303	13 119	70,901
Wagons-plates-formes.....	5,415	....	31	.... 11	5,373
Wagons à bestiaux.....	3,054	....	16	.... 1	3,037
Wagons à charbon.....	15,714	....	53	....	15,661
Wagons-citernes.....	147	....	....	.... 5	....
Wagons-frigorifiques.....	3,212	146	41	.... 112	3,205
Cambuses.....	1,670	....	22	....	1,648
Autres wagons, service des marchandises.....	10	....	....	....	10
Total.....	98,388	2,290	466	13 248	99,977

INVENTAIRE DU MATÉRIEL—*fin*

	31 dé- cembre 1944	Additions durant l'année	Réformes durant l'année	Remodelage durant l'année Ajoutés Réformés	31 dé- cembre 1945	
MATÉRIEL POUR VOYAGEURS:						
Voitures de 1ère classe.....	1,202	....	3	....	1,196
Voitures combinées.....	272	....	2	....	270
Wagons-restaurants.....	96	....	....	....	96
Voitures de colons.....	190	....	....	....	190
Wagons-salons.....	47	....	....	....	47
Wagons-café.....	23	....	....	....	28
Wagons-lits.....	302	....	....	....	302
Wagons-touristes.....	46	....	....	....	46
Wagons à bagages et à mes- sageries.....	1,051	....	10	1	1,042
Wagons-postes.....	49	....	....	....	49
Automotrices.....	43	....	3	....	40
Autres voitures, service des voyageurs.....	67	....	2	....	65
Total.....	3,393	20	1	3	3,371
MATÉRIEL DE SERVICE:						
Wagons-bureaux.....	61	....	1	....	60
Tous les autres wagons au ser- vice de la Compagnie.....	7,353	32	238	244	7	7,384
Total.....	7,414	32	239	244	7	7,444
MATÉRIEL FLOTTANT:						
Transbordeurs de wagons.....	9	....	1	....	8
Barges.....	5	....	....	....	5
Remorqueurs.....	4	....	....	....	4
De service.....	3	....	....	....	3

M. NICHOLSON: A la page 24, il est question de la Canadian Northern Alberta Railway Company. Faisons-nous nos frais dans l'exploitation de cette ligne du nord de l'Alberta, ou quel est le résultat?

M. COOPER: Nous n'avons pas fait d'argent en 1945.

L'hon. M. CHEVRIER: Il y a un déficit annuel d'exploitation, n'est-ce pas?

M. COOPER: En 1945 et après le paiement de l'intérêt, le chemin de fer avait un déficit de \$884,000 dont le Canadien National a payé 50 p.c. et le Pacifique Canadien, 50 p.c..

L'hon. M. CHEVRIER: N'est-ce pas un fait que l'exploitation de cette ligne a toujours été en déficit depuis sa construction, à l'exception de deux ou trois ans?

M. COOPER: Oui.

M. NICHOLSON: Quel était le déficit avant la guerre? Pouvez-vous facilement vous procurer ces chiffres?

M. VAUGHAN: Dans certains cas, les pertes ont été très considérables; de plusieurs centaines de milliers de dollars une année, et de plus de \$1,000,000 quelques années.

M. NICHOLSON: Croyez-vous que cette ligne sera exploitée à perte maintenant?

M. VAUGHAN: Elle le sera vraisemblablement pendant quelques années, jusqu'à ce que le pays se soit développé davantage.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous la réponse à votre question?

M. NICHOLSON: Non, un instant.

M. COOPER: Je regrette, il va nous falloir nous procurer cela pour vous, monsieur Nicholson. Les pertes sont absorbées par les deux compagnies mères, et c'est pourquoi elles n'apparaissent pas dans les comptes de la compagnie aujourd'hui.

M. NICHOLSON: Si ce n'est pas trop vous demander, pouvons-nous avoir des renseignements concernant les dix dernières années?

M. COOPER: Vous pouvez obtenir cela sans difficulté.

M. MOORE: Où se trouve la James Bay and Eastern Railway Company?

M. VAUGHAN: J'oublie présentement quelle était cette charte.

M. PICARD: D'après ce que l'on voit ici, c'est une division du Canadian Northern, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui.

M. PICARD: Je vois que le montant en cours dans toutes ces compagnies est de \$4,643,000. Il en est fait mention à la première ligne du bilan, à la page 13. Je vois ensuite, à la page 25, \$207,000,000. Est-ce la propriété du public? C'est à la fin de la page 25. Vous avez là deux montants. Le premier est \$207,327,000 de capital-actions émis et, ensuite, vous avez \$4,643,000 en possession du public. Ce montant est aussi à la première ligne de la page 13, du côté du passif du bilan. Que sont ces \$207,000,000?

M. COOPER: C'est le capital-actions total émis par toutes ces compagnies et dont \$4,600,000 est entre les mains du public. La balance appartient au réseau national.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Page 29.

STATISTIQUES DE L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES

	1945	1944
TRAIN-MILLES:		
Services des marchandises.....	43,381,957	45,206,361
Service des voyageurs.....	24,600,264	24,216,998
Total.....	67,982,221	69,423,359
Service des travaux.....	1,732,082	1,552,221
Total.....	69,714,303	70,975,580
LOCOMOTIVE-MILLES:		
Service des marchandises.....	46,392,068	48,153,317
Service des voyageurs.....	24,382,258	24,034,555
Manceuvre des trains—marchandises.....	3,659,667	3,636,807
—voyageurs.....	104,120	101,881
Manceuvre en gare —marchandises.....	15,247,844	15,196,852
—voyageurs.....	1,474,192	1,432,847
Total.....	91,260,149	92,556,259
Service des travaux.....	2,402,612	2,123,840
Total.....	93,662,761	94,680,099
WAGON-MILLES—SERVICE DES MARCHANDISES:		
Wagons chargés.....	1,173,624,393	1,202,177,715
Wagons vides.....	528,469,997	555,756,559
Voitures ordinaires et combinées.....	6,956,586	7,703,467
Wagons-lits, salons et observatoires.....	313,716	525,769
Wagons-restaurants.....	15,796	44,575
Autres.....	6,789,874	7,604,153
Cambuses.....	42,490,621	44,138,113
Total.....	1,758,660,983	1,817,950,351
WAGON-MILLES—SERVICE DES VOYAGEURS:		
Wagons chargés.....	386,155	216,373
Wagons vides.....	162,865	112,685
Voitures ordinaires et combinées.....	81,828,393	89,431,191
Wagons-lits, salons et observatoires.....	61,263,172	58,703,137
Wagons-restaurants.....	11,440,316	11,200,033
Autres.....	69,802,421	65,925,827
Automotrices.....	972,725	1,042,610
Cambuses.....	1,669,296	1,350,367

STATISTIQUES DE L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES—*fin*

	1945	1944
Total	227,525,343	227,982,223
Wagon-Milles—Total	1,986,186,326	2,045,932,574
Service des travaux	3,989,987	3,045,122
Total	1,990,176,313	2,048,977,696
LONGUEUR MOYENNE DES LIGNES EXPLOITÉES	23,498.36	23,496.03
TRAFFIC DES MARCHANDISES:		
Tonnes transportées—marchandises payantes	79,941,296	80,851,179
Tonnes transportées un mille—marchandises payantes	34,599,518,473	36,015,898,732
Recette des marchandises	\$316,533,329	\$321,588,728
Recette par tonne	\$3.95957	\$3.97754
Recette par tonne-mille	\$0.00915	\$0.00893
Milles par tonne payante	432.81	445.46
Tonne-Milles—Recette par mille de voie	1,472,423	1,526,753
Tonne-Milles—Toutes les marchandises par mille de voie	1,589,767	1,641,004
Tonne-Milles brutes des wagons, de leur contenu et des cambuses	77,301,216,775	79,728,903,320
Tonne-Milles nettes de marchandises (payantes et non payantes)	37,356,916,946	38,557,084,137
Trains-heures, service des marchandises	2,850,886	2,894,098
TRAFFIC DES VOYAGEURS:		
Voyageurs transportés	30,370,680	35,928,212
Voyageurs transportés un mille	3,338,197,658	3,696,546,316
Recette du service des voyageurs	\$65,199,923	\$69,776,256
Recette par voyageur	\$2.14680	\$1.94210
Recette par mille-voyageur payant	109.92	102.89
Recette par voyageur-mille	\$0.01953	\$0.01888
Voyageurs-milles par mille de voie	142,061	157,326
REVENU NET DE L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER:		
Recettes brutes par mille de voie	\$18,459.73	\$18,775.41
Frais bruts par mille de voie	\$15,571.11	\$15,893.02
Revenu net de l'exploitation par mille de voie	\$2,888.62	\$2,882.39

M. NICHOLSON: Au sujet de ces lignes d'embranchement dont il est question à la page 27, est-ce votre intention d'utiliser plus de locomotives électriques à l'huile sur quelques-unes? Je crois qu'à moins de faire quelque chose pour accélérer le service des voyageurs sur ces lignes, les autobus auront encore plus de ce trafic. On me dit que les locomotives électriques sont économiques.

M. WALTON: Elles fonctionnent d'une façon économique, mais une des difficultés consiste à trouver où les mettre. Dans plusieurs cas, il nous faut les transporter d'un endroit à un autre et de temps en temps, selon le besoin des affaires. Nous n'en avons pas acheté depuis un certain temps et nous n'avons pas de projets immédiats à cet égard. Il y a comparativement peu de routes où elles fassent l'affaire. Même à celles en service régulier, nous sommes souvent obligés de les remplacer par des locomotives à vapeur aux fins de semaine et, pendant ce temps-là, elles ne sont pas utilisées. Nous n'en avons pas ajouté à notre matériel roulant depuis plusieurs années.

M. NICHOLSON: Quels sont vos plans pour faire concurrence aux autobus? A moins que vous n'accélériez votre service, je crois que les autobus vont diminuer votre trafic des voyageurs considérablement.

M. WALTON: Nous avons projeté d'accélérer quelque peu le service dans certaines localités. Ceci peut se faire tout aussi bien avec des locomotives à vapeur qu'avec des diesel. Le principal avantage de ces dernières est qu'elles coûtent moins cher à manœuvrer mais, d'autre part, il y a la difficulté de trouver un endroit où le service, du moins en certains cas, n'est pas trop lourd pour elles.

M. MUTCH: Comment fonctionnent-elles dans la neige?

M. WALTON: Elles s'enlisent plus facilement dans la neige que les locomotives à vapeur mais, en somme, nous n'avons pas trouvé cela un désavantage sérieux.

M. GIBSON: Le coût d'entretien en est beaucoup plus élevé?

M. WALTON: Non, leur rendement, en somme, n'est pas mauvais. Quant à la question de M. Mutch, je dois dire que dans le cas de tempêtes très violentes, nous utilisons une locomotive à vapeur plutôt que de courir le risque d'avoir une diesel prise dans la neige. La capacité de cette dernière est clairement limitée et nous ne nous en sommes pas procuré de nouvelles depuis quelques années.

M. NICHOLSON: Plutôt que de fournir un service mixte sur quelques-unes de nos lignes de l'Ouest, il me semble qu'une de ces locomotives moins dispendieuses peut rapporter un bon revenu sans coûter trop cher.

M. JACKMAN: Avec un wagon-salon en remorque.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Et défense de fumer. La page 29, messieurs. Elle ne contient que de la statistique. La page 31.

M. JACKMAN: Il se peut que, par hasard, il y ait quelque chose d'intéressant dans la statistique.

L'hon. M. CHEVRIER: Je suis persuadé, monsieur Jackman, que s'il y en a, vous allez le trouver.

M. JACKMAN: Très bien, je le trouverai.

L'hon. M. CHEVRIER: Pour me servir de l'expression d'un de mes collègues, je dis ceci sans arrière-pensée.

M. JACKMAN: Je le sais, monsieur le ministre. Je vois ici tonne-milles, marchandises transportées par mille de voie, 1,589,767. Comment ce montant se compare-t-il avec celui du Pacifique? Plus loin, au titre de trafic des voyageurs, vous avez voyageurs-milles par mille de voie, 142,061.

M. COOPER: Le montant du Pacifique Canadien de tonne-milles de marchandises payantes transportées un mille, est de 1,600,283.

M. JACKMAN: Avez-vous aussi le montant concernant les voyageurs?

M. COOPER: Quelle était l'autre question?

M. JACKMAN: Voyageurs-milles par mille de voie.

M. COOPER: 168,470.

M. HAZEN: Avez-vous un dossier quelconque indiquant le nombre des voyageurs transportés avec des passes en 1945?

M. WALTON: Nous n'avons pas les chiffres ici.

M. JACKMAN: D'après la comparaison que vous m'avez fournie, monsieur Cooper, j'avais l'impression, à la suite de quelques-unes de nos séances précédentes, que, jusqu'à un certain point, votre chemin de fer en était un chemin de fer de colonisation et que votre densité de trafic n'était pas aussi bonne que celle de votre concurrent. Ces chiffres indiquent que votre ligne est plutôt bonne et qu'elle traverse un territoire plutôt avantageux.

M. WALTON: Nous sommes en dessous du Pacifique Canadien.

M. COOPER: Comparativement à ses 1,600,000 tonne-milles de marchandises payantes par mille de voie, nous avons 1,472,000.

M. JACKMAN: 4,589,000?

M. COOPER: Non, 1,472,423. Ses chiffres pour toutes marchandises sont de 1,725,427, et ceux du Canadien National, de 1,589,767.

M. JACKMAN: Si on en juge par cette comparaison, vous n'avez pas beaucoup à vous plaindre de votre territoire.

M. COOPER: Pas en 1945.

M. REID: Si elle vous a déjà été posée et que vous y avez répondu, passez outre, mais la question que j'ai à l'idée se rapporte à la page 29. On donne train-milles, service des voyageurs, comme 24,600,264 et, plus loin, locomotive-milles, service des voyageurs, 24,382,258. Les chiffres des train-milles et des locomotive-milles pour les services des marchandises et des voyageurs sont entièrement différents. Quelle en est la raison? J'ai toujours cru qu'il y avait une locomotive pour chaque train.

M. WALTON: Dans certains cas, il faut mettre deux locomotives à un train. Dans le service des marchandises, il faut aider un train dans une montée, ce qui explique la différence entre train-milles et locomotive-mille; puis il y a la question des trains mixtes.

M. REID: Ceci répond à la question.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La page 31.

LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1945

Parcours exploité

Territoire	Possédées	Louées	Droit de passage	Total
Région de l'Atlantique.....	2,986.74	6.41	82.95	3,076.10
Région Centrale.....	7,104.18	353.13	27.85	7,485.16
Région de l'Ouest.....	11,083.77	378.22	64.07	11,526.06
Lignes du Grand Trunk Western.....	956.26	9.50	59.75	1,025.51
Vermont Central.....	237.90	125.18	58.73	421.81
Total de la première voie principale...	22,368.85	872.44	293.35	23,534.64
Lignes au Canada.....	20,959.26	565.43	170.48	21,695.17
Lignes aux Etats-Unis.....	1,409.59	307.01	122.87	1,839.47

Longueur de toutes les voies exploitées

Première voie principale.....	22,368.85	872.44	293.35	23,534.64
Seconde voie principale.....	1,214.87	13.70	85.42	1,313.99
Troisième voie principale.....	26.65	—	3.49	30.14
Quatrième et autres voies principales.....	10.78	—	5.09	15.87
Eperons, voies d'évitement et voies de gare.	5,793.23	308.19	1,129.81	7,231.23
Total.....	29,414.38	1,194.33	1,517.16	32,125.87

LE PERSONNEL ET SA RÉMUNÉRATION

Année	*Nombre moyen des employés	*Rémunération	% d'augm. sur l'année précédente	
			Employés	Rémunération
1939.....	78,129	\$122,354,101		
1940.....	82,831	132,584,063	6.02	8.36
1941.....	89,536	153,654,368	8.09	15.89
1942.....	94,592	177,042,773	5.65	15.22
1943.....	101,126	195,555,045	6.91	10.46
1944.....	102,764	222,649,839	1.62	13.86
1945.....	105,624	220,507,637	2.78	.96

*Comprend les employés du chemin de fer, des messageries et télégraphes. Les employés d'hôtels et de compagnies filiales sont exclus.

RÉPARTITION DES RECETTES ET FRAIS TOTAUX

	Les recettes d'exploitation ont été appliquées:		Les frais d'exploitation ont été appliqués:	
	1945—%	1944—%	1945—%	1944—%
Employés.....	47.19	46.78	57.61	56.93
Combustible.....	9.77	9.82	11.92	11.95
Autres frais.....	24.95	25.58	30.47	31.12
Total des frais d'exploitation.....	81.91	82.18	100.00	100.00
Résidu disponible pour impôts et autres charges.....	18.09	17.82		
Total.....	100.00	100.00	100.00	100.00
Entretien de la voie.....	16.21	17.34	19.79	21.10
Entretien du matériel.....	17.70	18.19	21.61	22.13
Circulation.....	1.39	1.37	1.70	1.67
Transport.....	41.30	40.32	50.42	49.07
Exploitations diverses.....	1.45	1.34	1.77	1.63
Frais généraux.....	3.86	3.62	4.71	4.40
Total des frais d'exploitation.....	81.91	82.18	100.00	100.00

M. HAZEN: Je me suis informé des voyageurs transportés avec des passes. Avez-vous un dossier à ce sujet?

M. VAUGHAN: Nous avons assurément un dossier concernant les passes. Du moins, nous pourrions en avoir un en nous basant sur les talons. Toutes nos passes sont émises selon les règlements de la Commission des transports.

M. HAZEN: Nous voyons que 30,370,680 voyageurs ont été transportés. Je me demande combien avaient des passes.

M. VAUGHAN: Nous ne pourrions vous le dire.

M. NICHOLSON: Au cours de séances précédentes du Comité, nous avons étudié quelque peu la répartition des affaires du gouvernement. Y a-t-il eu des arrangements satisfaisants, ou des directives qui font que le Canadien National ne reçoit pas sa part raisonnable des affaires du gouvernement?

M. VAUGHAN: Ce n'est pas aussi important qu'au moment du transport de matériel de guerre. Autant que je sache actuellement, nous avons notre bonne part des affaires courantes.

M. REID: Votre compagnie éprouve-t-elle un désavantage quelconque à l'égard du transport de voyageurs qui arrivent au pays sur différentes lignes de navigation? Je pense au Pacifique qui possède des navires transatlantiques et qui peut diriger tous les voyageurs sur ses lignes. Etes-vous quelque peu désavantagés à cet égard, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: Non, le Pacifique n'a pas utilisé de navires à voyageurs à son propre compte. Presque tous les navires dont il avait la charge au cours de la guerre étaient sous le contrôle d'un gouvernement ou d'un autre. Nous avons eu notre bonne part de tout le trafic qui a passé par Halifax au cours de la guerre.

L'hon. M. CHEVRIER: C'était une mise en commun en vertu de l'entente maritime.

M. NICHOLSON: Et vos revenus pour le transport du courrier? On me dit que le Pacifique a beaucoup à faire dans le transport de la malle entre Montréal et Winnipeg, et entre Toronto et Winnipeg.

M. VAUGHAN: Nous sommes en train d'améliorer notre situation au sujet du transport du courrier. Il y a encore toutefois de la place pour d'autres améliorations.

M. NICHOLSON: Quelle est la quantité de courrier que vous transportez de Montréal à Vancouver, par exemple?

M. VAUGHAN: Nous n'en transportons pas.

M. NICHOLSON: De Toronto à Vancouver?

M. VAUGHAN: Tout cela passe par le Pacifique.

M. NICHOLSON: Vous efforcez-vous d'améliorer cette situation?

M. VAUGHAN: Nos fonctionnaires supérieurs sont constamment en relations avec le ministère des Postes, et la situation s'améliore graduellement.

M. MUTCH: Quelle est la situation entre Halifax et Montréal?

M. VAUGHAN: Nous sommes les seuls à transporter le courrier entre ces deux endroits.

M. MUTCH: Vous êtes les seuls et vous avez le tout?

M. VAUGHAN: Nous sommes seuls qui allions à Halifax. Le Pacifique ne se rend pas dans les environs de Halifax avec une ligne directe. Saint-Jean est son point le plus proche de Halifax.

M. MUTCH: J'aurais été plus précis si j'avais parlé de la côte de l'Atlantique plutôt que de Halifax.

M. VAUGHAN: Le Pacifique a la plus grande partie du courrier à Saint-Jean, et nous, nous l'avons de Halifax.

M. NICHOLSON: Et quant aux lignes entre Winnipeg et Saskatoon et Winnipeg et Edmonton, est-ce que c'est vous qui faites le transport du courrier.

M. VAUGHAN: Une partie considérable.

M. PICARD: D'après les chiffres que j'ai ici, il semble qu'il est plus payant pour une compagnie de transporter des voyageurs que des marchandises. Votre revenu par voyageur-mille est près de 2 cents et celui de tonne-mille de marchandises est de 0.009. La compagnie peut ne pas recevoir plus d'argent sur le tout, mais, par mille, vous recevez plus pour le transport des voyageurs que des marchandises.

L'hon. M. CHEVRIER: Si vous regardez le diagramme à la page 19, vous voyez comment les recettes sont divisées. 73 cents sur le dollar proviennent des marchandises, et 15 cents des voyageurs.

M. WALTON: Je ne crois pas que vous puissiez comparer une tonne de marchandises à un voyageur.

M. PICARD: Non, mais cependant nous voyons ici que le revenu par voyageur-mille est de 0.019, ce qui équivaut à environ 2 cents par voyageur-mille, et, un peu plus haut, vous avez le revenu d'une tonne-mille de marchandises, 0.009. De sorte que c'est plus profitable. Comment expliquez-vous cette partie de la statistique?

M. WALTON: Je ne puis me faire à l'idée que vous puissiez faire une comparaison entre un passager et une tonne de marchandises. Vous comparez deux choses différentes.

M. PICARD: Ces choses doivent avoir une signification. Lorsque vous établissez le revenu d'une tonne-mille à tant et le revenu d'un voyageur-mille à tant, vous devez avoir une raison. Je veux la connaître.

M. WALTON: Nous donnons ces chiffres afin de pouvoir les comparer avec tous autres de même nature qui peuvent être publiés, mais ce n'est pas notre intention de faire une comparaison entre un voyageur et une tonne de marchandises.

M. PICARD: Non, je comprends que ce n'est pas une comparaison bien à propos, mais, lorsqu'il s'agit des recettes, elle peut se faire. Cela veut-il dire qu'il est plus profitable de transporter un voyageur qu'une tonne de marchandises?

M. WALTON: Je ne crois pas que l'on puisse répondre à cette question, monsieur Picard. Les deux transports ne peuvent pas se comparer. Il s'agit tout simplement de statistiques se rapportant à deux départements différents du service.

M. PICARD: Fort bien, mais d'autre part, si vous transportez une tonne de marchandises un mille, bien qu'elle pèse bien plus qu'un voyageur, vous retirez moins, d'après ces statistiques.

M. WALTON: Si la comparaison peut valoir quelque chose, nous pouvons autrement dire que nous faisons circuler un train de marchandises avec 2,000 tonnes de marchandises, et un train de voyageurs avec 300 voyageurs. Si ceci peut nous servir à quelque chose, je ne le sais pas, mais c'est un fait.

M. VAUGHAN: Il est impossible de faire une comparaison, parce que nous transportons tellement plus de marchandises que de voyageurs.

M. REID: Ai-je raison de supposer ceci: il y a eu une réduction (voir au bas de la page 29) du revenu brut par mille de voie, soit moins en 1945 qu'en 1944, et aussi une diminution des frais d'exploitation par mille de voie, en comparant les mêmes années — c'est le troisième poste —, ai-je raison alors de dire que ceci indique une amélioration du revenu net d'exploitation; 2.888 comparativement à 2.88239?

M. WALTON: Ces chiffres sont des dollars, \$2,888.62.

M. REID: Mais c'est une amélioration?

M. WALTON: Légère.

M. REID: Pourquoi indiquer une amélioration à la fin, alors que dans tout le cours de la liste, on ne voit qu'une perte d'exploitation; pourquoi faut-il attendre à la fin pour voir une amélioration?

M. VAUGHAN: Il y a une légère amélioration des conditions d'exploitation.

M. WALTON: Les dépenses ont diminué légèrement plus que les recettes, avec le résultat que la situation nette est quelque peu meilleure.

M. REID: Vous avez tenu ferme en 1945?

M. WALTON: Oui.

M. JACKMAN: Hourra!

M. NICHOLSON: Pouvez-vous indiquer d'une façon quelconque les revenus d'exploitation des diverses régions?

M. VAUGHAN: M. Cooper peut vous expliquer la façon dont nos compte régionaux sont tenus.

M. COOPER: Nous tenons compte de nos revenus et de nos dépenses dans les différentes régions, celles de l'Atlantique, du centre et de l'Ouest.

M. NICHOLSON: Avez-vous une idée de celle qui rapporte le plus?

M. WALTON: Il n'y a aucun doute que c'est notre région du centre qui rapporte le plus.

M. VAUGHAN: La région du centre rapporte beaucoup plus que n'importe quelle autre. La région de l'Ouest vient ensuite, et celle de l'Atlantique n'est pas du tout profitable.

M. MUTCH: C'est dû à la concentration du trafic sur des parcours plus courts, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: La région centrale dessert un très grand territoire industriel.

M. EMMERSON: Avez-vous le détail de ces différentes régions indiquant les recettes et les dépenses?

M. VAUGHAN: Je crois que nous pouvons en produire un.

M. EMMERSON: Dans ce cas, je désire un détail supplémentaire, si c'est possible, (je parle de la page 16) un état comparatif sur les réparations des locomotives. Je désire en particulier un état se rapportant à l'usine de Moncton, dans la région de l'Atlantique, de 1942 à 1945, disons. Puis-je avoir cela?

M. WALTON: Il nous faudra probablement réunir les usines de Moncton et de la Rivière-du-Loup, toutes deux situées dans la région de l'Atlantique.

M. EMMERSON: Même s'il en est ainsi, ce sera de quelque utilité. A une séance précédente du Comité, j'ai soulevé cette question à l'égard du travail fait aux usines de locomotives à Moncton. Je demande à M. Walton si 75 locomotives

n'ont pas été envoyées de la région de l'Atlantique à Montréal, en 1945, pour y être réparées.

M. WALTON: Je n'ai pas les chiffres exacts ici, mais nombre de locomotives ont été envoyées à d'autres usines pour y être réparées. A ce sujet, je dois dire que les locomotives ne sont pas nécessairement réparées à l'endroit où elles ont besoin de réparations. C'est une situation qui ne s'applique pas uniquement à la région de l'Atlantique. Il nous faut envoyer des locomotives d'une région à une autre selon le mouvement des affaires, et à différentes périodes de l'année. Un nombre considérable de locomotives peuvent être envoyées dans la région de l'Ouest pour le mouvement du grain. D'autres seront envoyées dans la région de l'Atlantique à temps pour le mouvement de l'exportation d'hiver, et ainsi de suite. Ces locomotives peuvent avoir besoin de réparations lorsqu'elles se trouvent dans la région de l'Atlantique et n'y ont donné qu'une proportion relativement faible de leur rendement, et ce ne serait pas de bonne politique de les y laisser pour subir des réparations. Ces locomotives sont envoyées d'un bout à l'autre du chemin de fer, sont échangeables et ne sont pas confinées à une région en particulier, à l'exception possible de celles d'un modèle particulier. Les réparations peuvent se faire dans n'importe laquelle de nos usines.

M. EMMERSON: C'est bien vrai, monsieur Walton, mais il me semble que les transferts sont faits de la région de l'Atlantique, et qu'on hésite, le long du chemin, à faire des réparations pour que les locomotives arrivent en bon état; plus tard, lorsqu'on les ramène de la région, on les arrête assez à propos à ces différents endroits pour les réparer.

M. WALTON: Non, je ne dirai pas qu'il en soit ainsi. Ceci a pu se présenter une fois ou deux. Au point de vue des réparations qui s'y font, notre usine de Moncton est à un niveau élevé d'efficacité.

M. EMMERSON: Plus haut que depuis bien des années.

M. WALTON: Oui, à cette usine, on fait toutes les réparations que l'on peut, et on les fait bien. La seule manière d'y faire plus de réparations de locomotives qu'à l'heure actuelle serait d'avoir une équipe de nuit.

M. EMMERSON: Vous croyez que c'est la seule manière?

M. WALTON: Je le crois.

M. EMMERSON: Si l'efficacité de l'usine augmentait, n'auriez-vous pas plus de rendement?

M. WALTON: Oui, mais l'usine de Moncton est à un haut niveau d'efficacité actuellement.

M. EMMERSON: Depuis deux ou trois mois seulement?

M. WALTON: Non, depuis plus longtemps que cela. Pendant un certain temps après l'ouverture de la nouvelle usine, il fallut s'habituer à la nouvelle installation. L'ancienne usine était mal organisée, c'est admis, mais il faut toujours un certain temps pour qu'une nouvelle usine fonctionne convenablement. C'est ce qui est arrivé, et nous sommes parfaitement satisfaits du niveau d'efficacité de l'usine de Moncton.

M. EMMERSON: Pouvez-vous nous dire, monsieur Walton, comment se compare le coût unitaire, disons entre 1945, et les années 1942, 1943, 1944 et ainsi de suite?

M. WALTON: En 1945, les conditions ont été bien meilleures que pendant les autres années que vous mentionnez. D'autres usines indiquent aussi de l'amélioration. Pendant la guerre, nous étions obligés d'engager la main-d'œuvre que nous pouvions obtenir. Vous savez que des milliers de nos employés se sont enrôlés dans les forces armées. Naturellement, plusieurs d'entre eux étaient des jeunes qui ne venaient que de terminer leur apprentissage et donnaient le meilleur rendement, faisaient le meilleur travail. Il nous a fallu les remplacer par des hommes dont quelques-uns venaient de garages; il nous fallait engager qui nous pouvions, avec

le résultat que le rendement était inévitablement moins bon. Cette situation n'était pas seulement celle des usines, elle était la même dans nos divers genres de travaux. Depuis quelque temps, les choses vont mieux et nous sommes satisfaits; je devrais dire que nous ne sommes pas satisfaits, parce que nous voudrions faire mieux, mais le rendement est à un bon niveau actuellement.

M. EMMERSON: A propos du coût unitaire, avez-vous un état indiquant ce qu'il en coûte pour enlever, réparer et replacer différentes parties? Avez-vous une vérification séparée du coût à l'usine de Moncton?

M. WALTON: Nous avons ce que nous appelons....

M. EMMERSON: J'entends une vérification de l'extérieur, comme vous en aviez il y a cinq ou six ans.

M. WALTON: Nous avons ce que nous appelons un département des méthodes d'atelier qui estime la valeur du travail pour chaque unité.

M. EMMERSON: Département qui voit à ce que le coût réel....

M. WALTON: s'applique au travail exécuté.

M. EMMERSON: Et ne le dépasse pas.

M. WALTON: C'est bien cela; et la même règle s'applique aux autres usines, tout comme à Moncton.

M. EMMERSON: Cette coutume est appliquée à Moncton depuis les quatre ou cinq derniers mois?

M. WALTON: Je le suppose; c'est notre coutume ordinaire. S'il en était autrement, je le saurais.

M. EMMERSON: Ils ont à vérifier et surveiller le travail qui se fait?

M. WALTON: Certainement.

M. REID: L'an dernier, monsieur le président, j'ai posé une question qui peut paraître insignifiante, mais qui comporte un principe. Elle se rapporte au montant d'argent, petit ou gros, que rapportent les repas pris par les voyageurs qui traversent la province de Saskatchewan. Ceci date de nombreuses années. L'an dernier, j'ai demandé au Comité si je pouvais savoir le montant encaissé sur les repas de ces voyageurs, soit la taxe prélevée sur les repas pris aux stations ou dans les wagons-restaurants qui traversent la province. On doit tenir compte de cela quelque part.

M. VAUGHAN: Nous avons expliqué l'an dernier que ce serait une chose bien difficile à obtenir. Ces voyageurs circulent continuellement, et plusieurs vont d'une partie du pays à l'autre. Ce serait bien difficile de faire ce calcul.

M. REID: Oui, mais, monsieur Vaughan, vous ne direz assurément pas au Comité que vous recevez de l'argent des voyageurs sous forme de taxe et que vous n'en rendez pas compte, que vous ne rendez pas compte à la province de la Saskatchewan de ce que vous encaissez. Vous en tenez certainement compte.

M. VAUGHAN: Nous pouvons certainement vous dire le montant que nous payons en taxes à la province de Saskatchewan.

M. REID: Personnellement, je crois la loi anticonstitutionnelle, mais ceci n'a rien à faire avec le Comité actuellement.

M. VAUGHAN: Si vous le voulez, nous pouvons vous fournir un état des taxes que nous payons à la province, et sur quoi.

M. GIBSON: C'est surtout la taxe sur les repas qui l'intéressait.

M. REID: Je désirais savoir le montant. Si une taxe a été prélevée sur les repas, il doit certainement y avoir un relevé quel que part.

M. VAUGHAN: Nous allons voir ce que nous pouvons faire. Croyez-vous qu'il y a des relevés à cet égard, monsieur Cooper?

M. COOPER: Si un montant a été payé à la province, nous avons un état.

M. REID: Il doit y en avoir. C'est un état de choses qui existe dans la province de Saskatchewan depuis nombre d'années.

M. NICHOLSON: Vous suivez aussi la même coutume dans les autres provinces, n'est-ce pas?

M. REID: En posant ma question, j'avais en vue toutes les provinces intéressées. Je ne voyage pas beaucoup dans la province de Québec, de sorte que je ne sais pas comment les choses se passent, mais je voyage fréquemment dans la province de la Saskatchewan et je sais ce qui s'y passe depuis une dizaine d'années, dans tous les cas.

M. MUTCH: Je ne crois pas que vous puissiez vous faire rendre le montant.

M. VAUGHAN: Nous allons vérifier.

M. REID: Ma seconde question est celle-ci: avez-vous des chiffres indiquant ce qu'il vous en coûte pour faire circuler vos trains de votre terminus de Port Mann à Vancouver? Vous n'avez pas droit de passage pour vous rendre à Vancouver. Je désire savoir ce que cela vous coûte par année.

M. VAUGHAN: Nous allons vous dire avec plaisir le montant d'argent que nous payons au Great Northern pour droit de passage.

M. NICHOLSON: Lorsque vous produirez le rapport du montant d'argent encaissé en Saskatchewan comme taxe scolaire, vous feriez tout aussi bien de produire celui se rapportant à Québec. Je suppose que vous n'aurez pas trop de difficulté à déposer les deux rapports en même temps. Je crois savoir que la taxe prélevée dans la province de Québec est sur les repas servis dans les wagons-restaurants.

M. VAUGHAN: Nous allons essayer de vous procurer cela.

M. REID: Et les renseignements sur les autres provinces où des ententes semblables existent, s'il vous plaît.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Page 32.

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE

	Année 1945 Tonnes	Année 1944 Tonnes	Année 1943 Tonnes	Année 1942 Tonnes
PRODUITS AGRICOLES:				
Blé	8,836,831	8,846,923	6,433,610	5,554,753
Mais	470,431	346,596	461,393	518,329
Avoine	1,853,887	1,757,427	1,707,204	683,973
Orge	1,370,197	1,414,851	1,567,989	607,909
Seigle	85,227	124,038	106,094	39,312
Graine de lin	116,848	183,933	271,184	172,056
Autres grains (exc. pois secs, haricots, fèves soya)		28,015	60,645	29,421
Autres grains (y compris pois secs, haricots, fèves soya)	155,894			
Farine	1,177,277	1,066,804	979,580	947,486
Autres produits de mouture	2,120,249	2,109,663	2,152,140	1,588,507
Foin et paille	253,578	329,441	208,439	100,350
Coton	79,755	77,184	67,993	102,563
Pommes (fraîches)	91,224	107,381	87,692	75,529
Autres fruits (frais)	432,482	350,468	291,247	272,606
Pommes de terre	411,572	337,906	324,671	240,802
Autres légumes frais	261,268	251,533	231,413	198,897
Autres produits agricoles (y comp. pois secs, haricots, fèves soya)		709,533	615,869	677,357
Autres produits agricoles (exc. pois secs, haricots, fèves soya)	725,845			
Total	18,442,565	18,046,696	15,567,163	11,809,850

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENTÉE—*suite*

	Année 1945 Tonnes	Année 1944 Tonnes	Année 1943 Tonnes	Année 1942 Tonnes
INDUSTRIE ANIMALE:				
Chevaux	46,296	39,772	35,241	25,214
Bestiaux	398,994	296,403	264,180	243,692
Moutons	27,136	29,319	21,914	21,172
Porcs	218,802	355,417	285,797	213,589
Volailles (vivantes et habillées) .....	.....	31,890	27,457	23,694
Volailles (vivantes)	2,431	.....	.....	.....
Viandes (fraîches ou frigorifiées) .....	.....	156,158	126,892	217,645
Viandes ou volailles (fraîches ou frigorifiées)	294,449	.....	.....	.....
Viandes (fumées, salées, en conserve) ..	.....	399,829	318,182	252,277
Viandes (fumées ou salées)	233,454	.....	.....	.....
Autres produits de l'industrie des con- serves (comestibles)	42,377	108,356	106,823	46,679
Oeufs	91,125	80,868	62,169	57,889
Beurre	65,345	73,497	75,887	75,073
Fromage	88,219	77,388	71,949	71,328
Laine	67,404	68,375	78,286	77,083
Peaux et cuirs	85,696	79,460	68,203	66,244
Autres produits de l'industrie animale (non comestibles)	114,463	92,351	79,535	77,766
Total	1,776,191	1,889,083	1,622,515	1,469,345
PRODUITS MINIERIS:				
Charbon anthracite	2,095,409	2,485,751	2,636,434	2,612,070
Houille grasse	9,193,585	9,335,488	9,983,156	9,181,800
Charbon lignite et presque bitumineux ..	1,823,304	1,703,873	1,975,152	1,716,941
Coke	1,472,883	1,232,219	1,228,110	1,010,864
Minerais de fer et concentrés	646,270	137,451	338,355	177,898
Minerais de cuivre et concentrés	181,605	196,934	225,870	239,528
Autres minerais et concentrés	2,033,078	3,057,685	4,556,495	2,707,385
Lingots, mattes, etc. (métaux non fer- reux)	819,398	750,669	836,148	827,158
Sable et gravier	1,438,943	1,409,881	1,506,195	1,801,655
Pierre (concassée, brisée, moulue)	2,009,009	1,995,647	1,971,865	2,069,652
Ardoise (grosses dimensions)	70,984	81,076	67,622	70,646
Pétrole brut	606,176	629,573	535,876	356,870
Asphalte (naturel et sous-produits)	199,882	197,498	128,529	177,268
Sel	567,193	498,454	498,973	476,942
Autres produits miniers (à demi trans- formés)	1,042,179	1,234,542	1,290,365	1,204,170
Total	24,199,898	24,946,741	27,779,145	24,630,847
PRODUITS FORESTIERS:				
Billes, poteaux, perches, pilotis	677,158	568,608	544,002	491,042
Bois de corde et de chauffage	580,163	759,108	668,884	582,401
Traverses	61,290	105,531	56,170	71,450
Bois à pâte	4,104,087	3,524,054	3,099,099	2,683,141
Bois de sciage et de construction, bois à boîtes et à douves	4,090,454	4,099,984	4,114,300	4,300,022
Autres produits forestiers	252,371	310,578	226,255	258,905
Total	9,765,523	9,367,863	8,708,710	8,386,961
A reporter	54,184,177	54,250,383	53,677,533	46,297,003

M. JACKMAN: Lorsqu'une province a un impôt sur le revenu des corporations, payez-vous cet impôt sur votre exploitation dans cette province?

M. VAUGHAN: Il y a souvent des ententes spéciales entre les chemins de fer et les provinces à l'égard des impôts.

M. JACKMAN: Avez-vous fait des représentations à la province de la Saskatchewan à l'égard du projet d'impôt sur les corporations dans cette province?

M. VAUGHAN: Nous avons fait plusieurs représentations à la Saskatchewan. Actuellement, je ne puis vous dire où elles en sont.

* LE PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Pages 33, 34 et 35.

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE—*fin*

	Année 1945 Tonnes	Année 1944 Tonnes	Année 1943 Tonnes	Année 1942 Tonnes
Report.....	54,184,177	54,250,383	53,677,533	46,297,003
PRODUITS MANUFACTURÉS ET DIVERS:				
Essence.....	1,391,244	2,191,200	1,766,540	1,434,251
Pétrole raffiné et ses sous-produits (moins l'asphalte et l'essence).....	1,767,601	1,619,419	1,780,340	1,810,555
Sucre.....	375,950	424,855	355,051	261,127
Fer, en gueuse et en loupe.....	288,527	249,784	251,209	247,716
Rails et boulons.....	61,635	106,919	29,046	29,256
Fer et acier (en barre et en feuille, fer à construction et tuyaux de fer).....	1,733,839	1,685,688	2,323,745	2,349,704
Fonte, machinerie et chaudières.....	259,747	230,878	294,603	283,261
Ciment.....	488,525	419,206	541,035	732,438
Brique et pierre artificielle.....	213,776	202,515	240,760	281,353
Chaux et plâtre.....	367,387	400,787	436,248	399,278
Tuyaux et tuiles à drainage.....	30,085	23,306	29,581	34,352
Instruments aratoires et véhicules au- tres que les autos.....	228,674	203,875	147,659	136,123
Automobiles, camions et parties d'autos	1,701,549	2,171,116	2,287,630	2,161,027
Articles de ménage et bagages de colons	20,268	20,225	14,356	12,213
Meubles.....	49,525	43,806	44,054	52,732
Boissons.....	473,298	463,502	377,705	390,065
Engrais de toutes sortes.....	1,130,242	920,518	809,155	667,740
Papier à journal.....	1,462,742	1,543,708	1,591,989	1,507,344
Autre papier.....	317,307	286,926	251,086	238,903
Papier pressé, papier à partition.....	400,422	340,182	326,152	358,115
Pâte à papier.....	1,295,781	1,297,012	1,445,684	1,342,551
Poisson (frais, gelé, fumé, etc.).....	164,628	124,218	122,579	103,028
Conserves (toutes les conserves exc. les viandes).....	.....	528,836	466,164	469,156
Conserves (toutes les conserves comesti- bles).....	624,518	.....	.....	.....
Autres produits manufacturés et divers.	8,709,255	8,907,430	8,737,518	8,084,014
Marchandises (lots brisés).....	2,200,594	2,194,885	2,099,359	1,861,932
Total.....	<u>25,757,119</u>	<u>26,600,796</u>	<u>26,749,248</u>	<u>25,248,234</u>
Grand total.....	<u>79,941,296</u>	<u>80,851,179</u>	<u>80,426,781</u>	<u>71,545,237</u>

SERVICE MONDIAL

Le Canadien National a des bureaux dans les Iles Britanniques, en Australie, en Nouvelle-Zélande, en France et aux États-Unis, qui rendent de grands services et renseignent sur la Compagnie et le Canada en général. Voici la liste des principaux bureaux:

ÉTATS-UNIS

Boston.....	Mass.
Buffalo.....	N.Y.
Birmingham.....	Ala.
Cedar Rapids.....	Iowa
Chicago.....	Ill.
Cincinnati.....	Ohio
Cleveland.....	Ohio
*Detroit.....	Mich.
Duluth.....	Minn.
Flint.....	Mich.
Grand Rapids.....	Mich.
Kansas City.....	Mo.
Los Angeles.....	Cal.
Mason City.....	Iowa
Memphis.....	Tenn.
Milwaukee.....	Wis.
Minneapolis.....	Minn.
New Haven.....	Conn.
Nouvelle-Orléans.....	La.
*New-York.....	N.Y.
Omaha.....	Neb.
Philadelphie.....	Pa.
Pittsburgh.....	Pa.
Portland.....	Me.
Portland.....	Ore.
St. Albans.....	Vt.
St. Louis.....	Mo.
St. Paul.....	Minn.
Saginaw.....	Mich.
San Francisco.....	Cal.
Seattle.....	Wash.
South Bend.....	Ind.
Toledo.....	Ohio
Tulsa.....	Okla.
Washington.....	D.C.

GRANDE-BRETAGNE

Belfast.....	Irlande du Nord
Cardiff.....	Wales
Glasgow.....	Ecosse
Liverpool.....	Angleterre
*Londres.....	Angleterre
Southampton.....	Angleterre

FRANCE

Paris.....	France
AUSTRALIE ET NOUVELLE-ZÉLANDE	
Melbourne.....	Australie
Sydney.....	Australie
Wellington.....	Nouvelle-Zélande
*Un représentant du service de développement industriel y est stationné	

HÔTELS DU CANADIEN NATIONAL

HALIFAX, N.-E.
LE NOVA SCOTIAN

CHARLOTTETOWN, I.P.-E.
LE CHARLOTTETOWN

OTTAWA, ONT.
LE CHÂTEAU LAURIER

PORT ARTHUR, ONT.
LE PRINCE ARTHUR

WINNIPEG, MAN.
LE FORT GARRY

BRANDON, MAN.
LE PRINCE EDWARD

SASKATOON, SASK.
LE BESSBOROUGH

EDMONTON, ALTA.
LE MACDONALD

VANCOUVER, C.B.

*L'HÔTEL VANCOUVER

*Exploité en commun par le Canadien National et le Pacifique Canadien.

HÔTELS D'ÉTÉ

JASPER PARK LODGE
JASPER, ALTA.
MINAKI LODGE
MINAKI, ONT.
PICTOU LODGE
PICTOU, N.-E.

SIX ANNÉES DE GUERRE

QUELQUES FAITS CONCERNANT L'EXPLOITATION DU CANADIEN NATIONAL DE 1940 À 1945
INCLUSIVEMENT

1940	1941	1942	1943	1944	1945
55,060,232	Tonnes de marchandises payantes transportées—Total 433,195,137				79,941,296
	65,370,412	71,545,237	80,426,781	80,851,179	
11,204,289	Nombre de voyageurs payants transportés—Total 160,048,545				30,370,680
	17,681,343	30,363,290	34,500,731	35,928,212	
8,758,272	Nombre de télégrammes et câbles expédiés—Total 64,675,926				12,021,647
	10,000,957	10,862,351	11,650,492	11,382,207	
11,933,289	Nombre de colis-messageries expédiés—Total 85,095,087				17,063,716
	12,712,385	12,932,571	14,672,359	15,780,767	
604,028	Nombre de personnes hébergées dans les hôtels—Total 4,351,689				888,244
	648,010	638,877	755,514	817,016	
\$132,584,063	Rémunération des employés—Total \$1,101,993,725				\$220,507,637
	\$153,654,368	\$177,042,773	\$195,555,045	\$222,649,839	
\$247,527,225	Recettes d'exploitation—Total \$2,243,095,405				\$433,773,394
	\$304,376,778	\$375,654,543	\$440,615,955	\$441,147,510	
\$202,519,813	Frais d'exploitation—Total \$1,771,603,687				\$355,294,049
	\$237,768,437	\$288,998,675	\$324,475,670	\$362,547,043	
\$45,007,412	Recettes nettes d'exploitation—Total \$471,491,718				\$78,479,345
	\$66,608,341	\$86,655,868	\$116,140,285	\$78,600,467	
\$16,965,044*	Surplus après paiement des impôts, de l'intérêt dû au public et à l'État et de toutes les autres charges—Total \$95,537,017				\$24,756,130
	\$4,016,327	\$25,063,268	\$35,639,412	\$23,026,924	

*déficit.

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

M. GIBSON: J'appuie la motion.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, vous avez entendu la motion. Ceux en faveur? Contre?

Je déclare la motion adoptée.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Maintenant, messieurs, nous allons étudier le budget. Vous avez tous des copies du budget des chemins de fer Nationaux pour l'an 1946. (Appendice "B").

L'hon. M. CHEVRIER: Si je me souviens bien, monsieur Vaughan, la coutume suivie veut que vous-même ou M. Cooper lisiez les différents postes du budget et que des questions soient posées au fur et à mesure. Voyez-vous un inconvénient à cette manière de procéder?

M. VAUGHAN: Fort bien, monsieur. Notre budget d'exploitation de 1946 prévoit un surplus de \$7,500,000. Le détail se trouve à la page 2. Les prévisions pour immobilisations indiquent des additions et améliorations de \$14,000,000 pour 1946. Les chiffres comparables de 1945 sont là. Vous verrez que les chiffres comparables de 1945 étaient de \$15,008,000 et, qu'à même cette somme, nous n'avons pu dépenser que \$2,630,000.

M. MUTCH: Était-ce dû à la pénurie des matériaux ou de la main-d'œuvre?

M. VAUGHAN: Les deux.

M. MUTCH: Croyez-vous que la situation se soit améliorée suffisamment pour en revenir à la situation de 1945?

M. VAUGHAN: Nous espérons obtenir plus de matériaux cette année et la main-d'œuvre est plus abondante. C'est notre intention de dépenser \$8,863,000 en nouveaux matériaux. Vous en trouverez le détail à la page 3. Je ferai peut-être mieux de m'occuper de la première page d'abord, et nous nous occuperons des détails plus tard. Pour acquérir le Manitoba Railway, \$7,000,000.

M. GIBSON: A qui appartient-il?

M. VAUGHAN: Au Northern Pacific Railway, en vertu d'un bail consenti au Canadian Northern pour neuf cent quatre-vingt-dix-neuf ans.

M. GIBSON: Le Northern Pacific a-t-il garanti les obligations?

M. VAUGHAN: Non, monsieur; c'est un simple bail du Northern Pacific pour 99 ans. Le montant pour lequel la ligne peut être acquise est mentionné dans l'option, et cette option peut être exercée aujourd'hui, épargnant ainsi un montant d'argent considérable.

M. GIBSON: Vous croyez que c'est une bonne affaire à \$7,000,000?

M. VAUGHAN: Oui.

M. NICHOLSON: Où cette ligne commence-t-elle?

M. VAUGHAN: Elle se trouve presque entièrement au Manitoba. Elle part de la frontière du Minnesota, va jusqu'à Winnipeg et Portage-la-Prairie, puis en sort.

M. JACKMAN: Je suppose qu'il lui faut payer des impôts sur le prix du loyer que vous payez: je veux dire au ministère de l'impôt sur le revenu.

M. VAUGHAN: Je ne sais pas comment ils s'arrangent, monsieur Jackman.

M. JACKMAN: Je me demande si, oui ou non, et du point de vue du Canada tout entier, il ne serait pas plus économique,—ce serait peut-être plus économique du point de vue du réseau,—mais le trésor perdra un montant considérable à cause des pertes d'intérêts si la ligne tombe entre vos mains. Il se peut qu'il ne soit pas avantageux de l'acquérir.

M. VAUGHAN: Cette question d'achat de la propriété a été discutée sous tous les points de vue avec le Trésor.

M. JACKMAN: Quel loyer payez-vous au Great Northern?

M. VAUGHAN: \$300,000 par année.

M. GIBSON: C'est une bonne affaire.

M. VAUGHAN: Acquisition de titres; c'est un montant de \$410,000. Paiements sur le principal, \$9,777,000.

M. PICARD: Au sujet de ce montant, cela veut-il dire que l'argent est pris à même vos frais d'exploitation, ou payé par des prêts du gouvernement?

M. COOPER: Pour nos besoins bruts de \$40,000,000, nous avons \$17,000,000 à nous de disponibles, et nous nous attendons d'emprunter \$22,000,000 du gouvernement.

M. PICARD: Mais vous avez un total de \$9,777,000?

M. COOPER: Nous avons besoin en tout de \$40,000,000 et nous aurons \$17,500,000 de disponibles; nous espérons emprunter la différence.

M. VAUGHAN: Il y a ceci au bas de page: "Conformément à la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada, le réseau national du Canada a souscrit toutes les actions des Lignes aériennes du Canada. Le capital initial était de \$5,000,000 sur lequel des appels de \$4,600,000 ont été faits. Le capital a été porté à \$25,000,000 par un amendement à la loi, en 1945. Au cours de 1946, le Canadien National peut être requis de faire des appels additionnels sur le capital-actions au montant de \$14,000,000 afin de permettre au Lignes Trans-Canada et à leurs filiales de financer leurs immobilisations de 1946".

M. JACKMAN: Vous attendez-vous à un appel?

M. VAUGHAN: Les Lignes aériennes Trans-Canada ont commandé du matériel neuf, comme vous le savez déjà, et en recevront une partie au cours de l'année,

mais, messieurs, vous aurez l'occasion d'interroger les fonctionnaires d'Air-Canada lorsqu'ils se présenteront devant le Comité.

M. JACKMAN: Je crois savoir qu'on a renvoyé à plus tard le bill visant à séparer l'aviation des chemins de fer, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Je ne sais pas jusqu'à quelle date il a été renvoyé. Vous trouverez à la page 2 le détail de nos recettes d'exploitation. Nous comptons sur des recettes d'exploitation de \$381,251,000 par comparaison avec \$429,565,715 en 1945.

Paiement du déficit en vertu de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, \$3,042,000 par comparaison avec \$3,519,878 en 1945.

Paiement du déficit d'exploitation du service de transbordement et des termini de l'Île du Prince-Edouard, \$707,000 par comparaison avec \$687,800.

Les prévisions de recettes sont de \$385,000,000 par comparaison avec \$433,773,393 l'an dernier.

M. REID: Vous attendez-vous à une diminution aussi considérable, monsieur le président?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur. Actuellement, nous allons dans cette direction.

M. PICARD: Je pense que vos experts budgétaires sont très compétents pour en arriver à une si petite différence dans le budget.

M. VAUGHAN: Les frais d'exploitation prévus pour 1946 sont de \$325,500,000 par comparaison avec \$355,294,048 l'an dernier. Nous espérons avoir des recettes nettes d'exploitation de \$59,500,000 contre \$78,479,345 l'an dernier. Les prélèvements à même le revenu, non compris l'intérêt, \$7,174,000 au lieu de \$7,395,073 l'an dernier. L'intérêt sur la dette consolidée due au public sera de \$23,377,000 au lieu de \$26,021,784 l'an dernier. On s'attend à ce que l'intérêt sur les prêts du gouvernement soit de \$21,449,000, ce qui portera les prélèvements à même le revenu à \$52,000,000 et laissera un surplus de \$7,500,000 par rapport à \$24,756,130 l'an dernier.

M. JACKMAN: Vous avez inclus dans le budget l'intérêt sur les titres rapatriés?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur. Et il y a une note:

Le budget de 1946 comprend \$1,991,800 comme contribution au déficit de la caisse de prévoyance de l'I.C.R. & P.E.I., et aussi \$100,000 comme contribution au fonds de retraite du Grand Tronc.

M. EMMERSON: Comment ce budget soutient-il la comparaison avec celui des années passées? Cette contribution augmente-t-elle chaque année?

M. VAUGHAN: Elle va en augmentant plutôt qu'en diminuant.

M. EMMERSON: Il viendra un temps où ces vieux employés commenceront à mourir.

M. VAUGHAN: Les employés prennent constamment leur retraite et leurs pensions là-bas sont très élevées par comparaison avec celles de toute autre partie du réseau.

M. MUTCH: Quand pensez-vous atteindre le maximum?

M. VAUGHAN: Dans dix ou douze ans d'ici.

M. GIBSON: N'est-ce pas prévu dans vos échelles de salaires?

M. VAUGHAN: C'est basé sur les pensions payées aux hommes qui ont pris leur retraite.

M. WALTON: Plus les salaires sont élevés, plus les contributions le sont aussi.

M. VAUGHAN: C'est très difficile de faire une estimation. Vient ensuite la page 3, additions et améliorations. Région de l'Atlantique: budget de 1946, \$1,686,067. L'an dernier, \$750,440. Le budget de 1945 était de \$1,341,350.

M. EMMERSON: Pouvez-vous nous indiquer à quoi c'est employé?

M. VAUGHAN: Le détail est à la page suivante. Région centrale: \$5,914,660 par rapport à \$1,755,917 l'an dernier. Région de l'Ouest, le montant est de \$3,-

109,860 et de \$1,249,109 l'an dernier. Grand Trunk Western Railroad Company; \$1,985,729 au lieu de \$840,456 l'an dernier. Pour la Central Vermont Company, \$344,931 par rapport à un crédit de \$204,791 l'an dernier. Les compagnies filiales: \$1,967,705 par rapport à un crédit de \$765,261 l'an dernier. Messageries, télégraphes et autres services, \$1,674,227 par rapport à un crédit de \$220,725 l'an dernier. Additions et améliorations au matériel, \$2,116,956 par comparaison avec \$546,443 l'an dernier. Retraits de matériel, un crédit de \$1,800,185 comparé à un crédit de \$1,321,294 l'an dernier, et le total est de \$17,000,000 par rapport aux dépenses de \$2,630,294 l'an dernier, et des prévisions budgétaires de \$15,008,000 en 1945.

Moins—Portion des projets inclus dans les chiffres ci-dessus de 1946 qui ne seront pas terminés le 31 décembre 1946.

M. GIBSON: Combien avez-vous placé dans le Pacific Communication System acquis de la Corporation des biens de guerre cette année? Je crois que c'est un montant fort considérable.

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas beaucoup placé nous-mêmes dans le Communication System là-bas, sauf que nous avons acheté depuis une certaine partie de son matériel. Les dépenses en ont été payées par le gouvernement et le travail a été fait conjointement par le Canadien National, le Canadien Pacifique et la British Columbia Telephone.

M. GIBSON: Mais maintenant vous l'avez pris à votre propre nom, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Pas encore dans une grande mesure.

M. GIBSON: S'il n'est pas déjà disponible, il le deviendra en temps et lieu.

M. REID: Auriez-vous l'obligeance de vous arrêter à cette station de New Westminster, de voir ce que fait le Great Northern, et de juger si c'est profitable au trafic.

M. VAUGHAN: Je le ferai, M. Reid.

M. GIBSON: Il s'y est arrêté au mois de décembre, et il avait l'air bien malheureux.

M. JACKMAN: Pensez-vous que le temps viendra jamais où le réseau ne demandera pas d'argent au gouvernement pour ses immobilisations?

M. VAUGHAN: Ce temps me paraît bien éloigné. Il nous faudra faire des immobilisations chaque année si nous voulons maintenir ce chemin de fer à la page.

M. JACKMAN: Je parle des frais d'immobilisations au delà du montant que vous avez pour la dépréciation du matériel roulant. Une compagnie ordinaire obtient du capital en dépréciant la propriété, mais vous n'êtes pas organisé pour cela. Si c'était une compagnie privée, elle pourrait ne pas être capable d'emprunter pour son propre compte. Il lui faudrait couper l'étoffe à sa mesure. Elle pourrait bien ne pas être en mesure de se développer de cette façon. Mais, comme vous avez le trésor public pour y puiser et approuver ces budgets, vous êtes capables de vous développer, bien que ce développement ne semble pas, pour le moment, augmenter les recettes du chemin de fer. Il viendra sûrement un temps où le Parlement devra considérer si, oui ou non, il doit continuer d'avancer des millions et des millions de dollars chaque année en immobilisations pour ce chemin de fer qui ne rapporte rien aux contribuables.

M. COOPER: Ce montant de \$9,777,000 dans le budget n'est pas une addition aux immobilisations du chemin de fer; c'est entièrement une question de remboursement.

M. JACKMAN: Mais les \$22,550,000?

M. COOPER: Sur ces \$22,550,000, un montant de \$9,777,000 est réellement un remboursement.

M. JACKMAN: Mais si vous enlevez les \$9,777,000, vous avez environ \$13,000,000 nets de développement fournis par les contribuables et, cependant, nous nous attendons à des recettes beaucoup moindres, et nous avons déjà un compte de

part de propriétaire de \$9,777,000 sur lequel nous ne retirons pas un bien gros revenu. Je crois que cette année, le revenu est de 1 p.c..

M. COOPER: Le compte de \$7,000,000 peut être réellement considéré comme remboursement.

M. JACKMAN: cela le réduit à \$5,000,000.

M. COOPER: Nous avons \$22,550,000 de capital net dont \$16,777,000 sont réellement un remboursement, ce qui laisse \$5,773,000 de nouveau capital.

M. JACKMAN: C'est bien cela.

M. COOPER: Et nous espérons retirer \$7,500,000 de notre exploitation. De sorte que d'après nos prévisions budgétaires, nous ne demanderons pas d'argent au gouvernement, c'est-à-dire qu'il n'y aura pas d'augmentation de nos immobilisations en 1946. Si nous empruntons \$10,000,000 pour rembourser, ce ne sera pas une addition à la dette.

M. VAUGHAN: Chaque chemin de fer des Etats-Unis suit une politique semblable; lorsqu'il achète du nouveau matériel, il émet de nouvelles obligations pour le couvrir.

M. JACKMAN: Oui, mais ces chemins de fer ont souvent des reçus pour leur matériel roulant, ou ils le paient graduellement à même leurs recettes.

M. VAUGHAN: Nous faisons de même; nous le payons par tranches chaque année. Ainsi, voici un compte du rapport du Pacifique Canadien; on vous demandera aussi d'approuver des affectations de capital de \$42,000,000. Son budget d'immobilisations est bien plus élevé que le nôtre.

M. REID: Que dites-vous du compte que je vois ici à l'égard des hôtels? Dans quelle situation se trouve le nouvel hôtel de Vancouver? Comment marche-t-il financièrement?

M. VAUGHAN: Nous avons fait d'assez bonnes affaires à cet endroit. Le Canadien National retire un loyer pour l'usage de l'hôtel, la compagnie qui l'exploite fait un peu d'argent, et des dividendes ont été payés à chacun des chemins de fer depuis deux ans sur l'exploitation de l'hôtel.

M. PICARD: Si nous avions écouté votre suggestion d'hier, ou si le Canadien National avait été traité de la même façon que les chemins de fer américains l'ont été, c'est-à-dire si votre capital avait été réduit, vous auriez été en meilleure posture à l'égard de votre surplus de 1946; vous n'auriez pas à tenir compte de l'intérêt sur les prêts du gouvernement, et ainsi de suite, si vous étiez dans la même situation que les chemins de fer américains après leur réorganisation.

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. PICARD: Jusqu'à quel point calculez-vous que vous seriez en meilleure posture?

M. VAUGHAN: Il est très difficile de faire ce calcul, monsieur Picard, mais notre situation serait bien meilleure si nos charges fixes étaient ajustées sur une base normale.

M. PICARD: Comme l'ont fait les compagnies américaines?

M. JACKMAN: On leur crédite, chaque année, le paiement de leur surplus sur la dette qu'ils doivent, comme les chemins de fer américains obtiennent une réduction sur le montant des obligations qu'ils doivent.

M. PICARD: Au Canada, nous avons assumé tous les prêts au moment de l'organisation du Canadien National, prêts qui auraient pu être mis entre les mains du public comme il est arrivé aux Etats-Unis.

M. JACKMAN: Lors de la réorganisation.

M. VAUGHAN: Lors de la réorganisation, nous avons amorti tant de capital et tant de dettes garanties.

M. PICARD: Mais nous avons assumé toutes les charges et nous les avons encore sur les épaules.

M. JACKMAN: A l'égard des \$42,000,000 du Pacifique Canadien pour immobilisations au cours de l'année prochaine, est-ce que cet argent proviendra de l'émission d'obligations garanties?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas le moyen de savoir comment le Pacifique financera cette affaire; je ne désire pas parler au nom du Pacifique. Mais s'il achète du matériel neuf en quantité considérable, je serais surpris s'il ne faisait pas une émission publique pour le payer.

M. JACKMAN: Pour du matériel roulant neuf?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Cet argent sera probablement pris à même les surplus de revenu. Au sujet de l'exploitation des chemins de fer sur ce continent, n'est-ce pas un fait que tous, à peu d'exceptions près, seront obligés d'augmenter leur dette obligataire garantie ou leur compte de part de propriétaire, probablement pendant des dizaines d'années? Ce sont encore, n'est-ce pas, des industries qui dépensent du capital? Aucun d'eux n'a encore atteint son maximum. Ils ont tous besoin d'argent, chaque année, pour améliorer leur service, en plus du montant provenant de leur caisse, de leurs propres recettes d'exploitation. Tous les chemins de fer américains doivent-ils s'adresser au public, chaque année, pour mettre leur programme de développement à exécution, ou quelques-uns n'ont-ils pas de tels programmes?

M. VAUGHAN: Je crois que presque tous les chemins de fer, lorsqu'ils achètent du matériel neuf, émettent des obligations pour le payer.

M. JACKMAN: Je conviens que c'est un bien pauvre moyen de financer des chemins de fer mais, même s'il en est ainsi, quelques-uns n'augmentent pas ou ne doublent pas le montant de leurs actions en cours.

M. VAUGHAN: Cela se peut, mais les fonds de développement, d'une façon ou d'une autre, peuvent provenir de la réserve constituée au cours des quelques dernières années.

M. WALTON: On demande avec instance présentement aux Etats-Unis une augmentation du taux de transport des marchandises dans ce but.

M. JACKMAN: Ne serait-ce pas mieux pour nous que de continuer à demander d'autre argent au public?

M. REID: Si vous augmentez les taux de transport des marchandises, ayez bien soin de les augmenter dans les provinces centrales.

M. VAUGHAN: Notre situation s'améliore constamment.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Est-ce le désir du Comité d'ajourner maintenant jusqu'à 11 heures demain?

M. PICARD: J'allais dire ceci: comme nous avons examiné les détails de la majeure partie du bilan, des frais d'exploitation et des dépenses de l'année, et comme ceci est dans le même ordre d'idées, pourquoi ne pas approuver le budget aujourd'hui et nous en débarrasser? Il ne reste que quelques questions de détails.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous en avons étudié la majeure partie par rapport à l'an dernier.

M. PICARD: Nous avons interrogé les fonctionnaires sur à peu près tout.

L'hon. M. CHEVRIER: M. Reid désire poser une question.

M. VAUGHAN: Nous pouvons nous occuper de ce budget en même temps que de celui de la West Indies Steamships.

M. NICHOLSON: Si nous sommes pour nous réunir demain, je crois que nous pouvons ajourner maintenant et continuer l'étude du sujet. Quelques-uns d'entre nous n'ont pas encore eu l'occasion de le parcourir. A tout événement, nous devrions finir demain.

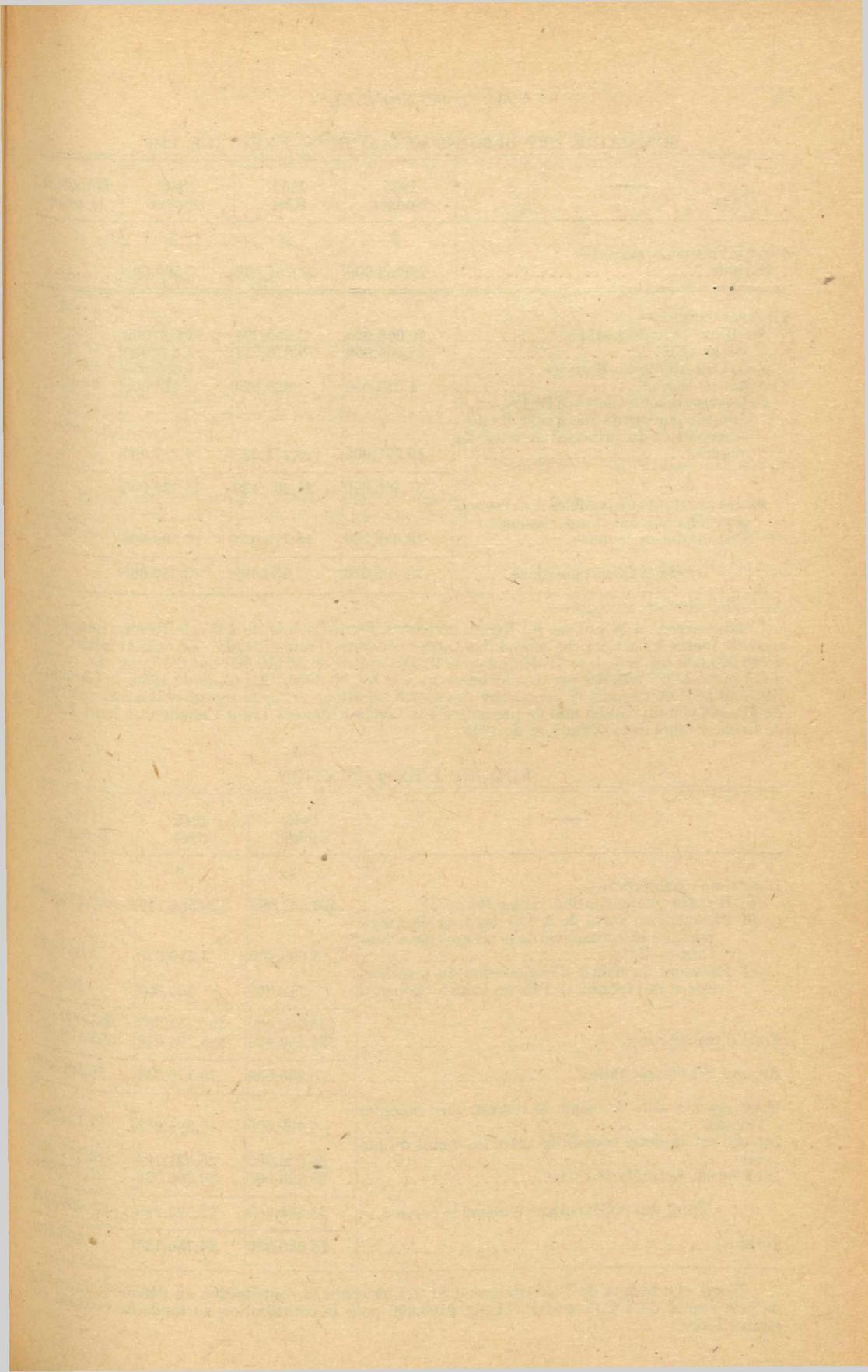
Le Comité s'ajourne à 6 heures 5 de l'après-midi pour se réunir de nouveau le jeudi, 16 mai 1946, à 11 heures du matin.

APPENDICE "B"

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

BUDGET - 1946



SOMMAIRE DES BESOINS FINANCIERS—EXERCICE 1946

	1945 Budget	1945 Réal	1946 Budget	Détails à la page
	\$	\$	\$	
BUDGET D'EXPLOITATION—				
Surplus.....	25,000,000	24,756,130	7,500,000	2
IMMOBILISATIONS—				
Additions et améliorations.....	15,008,000	2,630,294	14,000,000	3
Matériel neuf.....	24,606,000	10,078,911	8,863,000	4
Achat du Manitoba Railway.....			7,000,000	5
Achat de titres.....	1,015,000	829,020	410,000	6
Remboursement de dettes à l'échéance, y compris paiements sur fonds d'amortissement et du principal de trust du matériel.....	10,777,000	10,771,225	9,777,000	7
	51,406,000	24,309,450	40,050,000	
Moins montants disponibles des réserves pour dépréciation et amortissement de l'escompte sur la dette.....	18,000,000	16,775,951	17,500,000	
Total des immobilisations.....	33,406,000	7,533,499	22,550,000	

AUTORISATION STATUTAIRE—

Conformément à la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada de 1937, le Réseau national a souscrit toutes les actions du capital des Lignes aériennes Trans-Canada. Le capital initial était de \$5,000,000 sur lequel, le 31 décembre 1945, des appels de \$4,600,000 ont été faits. Le capital a été porté à \$25,000,000 par un amendement à la loi, en 1945. Au cours de 1946, le Canadien national peut être requis de rencontrer des appels additionnels sur le capital-actions au montant de \$14,000,000 du capital afin de permettre aux Lignes aériennes Trans-Canada et à leurs filiales de financer leurs immobilisations de 1946.

BUDGET D'EXPLOITATION

	1945 Budget	1945 Réal	1946 Budget
	\$	\$	\$
Recettes d'exploitation—			
(a) Recettes d'exploitation, moins (b) et (c).....	428,657,000	429,565,715	381,251,000
(b) Paiement en vertu de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (20%).....	3,630,000	3,519,878	3,042,000
(c) Paiement du déficit d'exploitation du transbordeur et des termini de l'Île du Prince - Edouard.....	713,000	687,800	707,000
	433,000,000	433,773,393	385,000,000
Frais d'exploitation.....	354,800,000	355,294,048	325,500,000
Revenu net d'exploitation.....	78,200,000	78,479,345	59,500,000
Prélèvements nets à même le revenu, sans compter l'intérêt.....	6,909,000	7,395,073	7,174,000
Intérêt sur la dette consolidée entre les mains du public.....	26,035,000	26,021,784	23,377,000
Intérêts sur les prêts de l'Etat.....	20,256,000	20,306,358	21,449,000
Total des prélèvements à même le revenu...	53,200,000	53,723,215	52,000,000
Surplus.....	25,000,000	24,756,130	7,500,000

NOTE—Le budget de 1946 comprend \$1,991,800 pour la contribution au déficit de la caisse de prévoyance du I.C.R. and P.E.I., et \$100,000 pour la contribution au fonds de retraite du Grand Tronc.

ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS

	1945 Budget	1945 Réel	1946 Budget
	\$	\$	\$
ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS—			
Région de l'Atlantique.....	1,341,350	750,440	1,686,067
Région centrale.....	6,109,624	1,755,917	5,914,660
Région de l'Ouest.....	2,963,779	1,249,109	3,109,860
Grand Trunk Western Railroad Company.....	1,529,246	840,456	1,985,729
Central Vermont Railway.....	203,045	Cr. 204,791	344,931
Compagnies filiales.....	281,097	Cr. 765,261	1,967,705
Messageries, télégraphes et autres services.....	2,089,009	Cr. 220,725	1,674,277
Additions et améliorations au matériel.....	2,519,845	546,443	2,116,956
Retraits de matériel.....	Cr. 2,028,995	Cr. 1,321,294	Cr. 1,800,185
	15,008,000	2,630,294	17,000,000
Moins portion des projets inclus dans les chiffres ci-dessus de 1946 qui ne seront pas terminés le 31 dé- cembre 1946.....			3,000,000
Total.....	15,008,000	2,630,294	14,000,000

ENSEMBLE DU RÉSEAU
 ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS—BUDGET DE 1946
 DÉPENSES MOINS RETRAITS APPLICABLES AUX IMMOBILISATIONS

	Région de l'Atlantique	Région centrale	Région de l'Ouest	Grand Trunk Western Lines	Central Vermont Railway	Filiales Département et Matériel	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
VOIE—							
Nouvelles lignes.....		175,000	19,313				194,313
Rails et boulons.....	80,330	266,044	243,351	204,150	7,361		801,236
Sellettes et ancrés.....	195,777	575,745	514,858	106,250	13,910		1,406,540
Ballast.....	291,710	360,228		306,670	53,586		1,012,194
Elargissement des coupes et remblais.....	255,624				4,000		259,624
Fossés, drains et égouts.....	20,479	6,885	63,540	5,420			96,324
Grandes gares de marchandises.....		85,000	Cr. 102,600				Cr. 17,600
Grandes gares de voyageurs.....		60,000	266,725				326,725
Cours, voies et voies d'évitement.....	73,886	356,530	113,359	290,000	6,969		840,744
Appareils de construction de chaussée.....	14,460	186,440	146,575	41,960	5,800		395,235
Ponts, estacades et ponceaux.....	156,088	403,408	556,508	22,600	79,975		1,218,579
Tunnels.....			65,000				65,000
Protection des chemins et traverses.....	10,815	39,498	2,400	70,900			123,613
Stations et abords.....	110,150	547,965	448,533	101,050			1,207,698
Postes d'alimentation d'eau.....	6,461	50,503	139,001	39,120	3,500		238,585
Postes à combustible.....	6,700	83,621	127,080	5,000			223,001
Ateliers, remises à locomotives et machinerie.....	261,286	1,907,746	727,841	122,118	33,101		3,052,092
Bassins et quais.....			Cr. 14,850	60,000			45,150
Signaux et enclenchements.....	24,510	175,378	40,127	52,950			292,965
Télégraphes—Chemin de fer.....						586,643	586,643
Télégraphes—Commerciaux.....						1,065,301	1,065,301
Terrains.....	4,000	13,500	3,630	3,500			24,630
Autres additions et améliorations.....	173,791	618,279	Cr. 252,481	94,160	51,014	Cr. 236,028	448,735
Total.....	1,686,067	5,911,770	3,108,510	1,525,848	259,216	1,415,916	13,907,327
MATÉRIEL—							
Additions et améliorations au matériel.....				448,401	84,015	2,116,956	2,649,372
Retraits de matériel.....						Cr. 1,800,185	Cr. 1,800,185
Matériel des messageries et divers.....		2,890	1,350	11,480	1,700	186,376	203,796
Total.....		2,890	1,350	459,881	85,715	503,147	1,052,983

ENSEMBLE DU RÉSEAU—*fin*
 ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS—BUDGET DE 1946
 DÉPENSES MOINS RETRAITS APPLICABLES AUX IMMOBILISATIONS

	Région de l'Atlantique	Région centrale	Région de l'Ouest	Grand Trunk Western Lines	Central Vermont Railway	Filiales Départements et Matériel	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Hôtels.....						71,985	71,985
Compagnies filiales.....						1,967,705	1,967,705
Estimation totale des additions et améliorations....	1,686,067	5,914,660	3,109,860	1,985,729	344,931	3,958,753	17,000,000
Moins portion des projets inclus dans les chiffres ci-dessus qui ne seront pas terminés le 31 décembre 1946.....							3,000,000
Estimation nette des additions et améliorations.....							14,000,000

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Achats de matériel neuf

Chemins de fer Nationaux du Canada

650 wagons couverts devant être livrés entre le 1er janvier et le 31 mars 1946 au coût de \$2,872,000 (partie d'un total de 2,500 wagons du programme de 1945). Le financement devant se faire selon l'entente d'achat-location de 1945. Aucun fonds budgétaire requis.

Matériel donnant lieu à des provisions financières en 1946:

30 wagons à voyageurs. Autorisé dans le budget de 1944. Livraison attendue en 1946.	
10 wagons à bagages. Autorisé dans le budget de 1944. Livraison attendue en 1946.	
200 wagons frigorifiques. Autorisé dans le budget de 1945. Livraison attendue en 1946.	
400 wagons couverts G.T.W.. Autorisé dans le budget de 1945. Livraison attendue en 1946.	
10 wagons-postes et de messageries. Livraison attendue en 1946.	
10 locomotives de manœuvre diesel. Livraison attendue en 1946.	
6 locomotives de manœuvre diesel—G.T.W. Livraison attendue en 1946.	
Coût total comprenant la taxe de vente et les frais d'inspection.....	<u>\$ 8,863,000</u>

Matériel dont les commandes seront placées en 1946 mais ne nécessitant aucune provision financière en 1946:—

20 wagons-lits. Livraison attendue en 1947.	
100 wagons frigorifiques. La commande sera placée en 1946, mais la livraison n'est attendue qu'en 1947.	
Coût total comprenant la taxe de vente et les frais d'inspection.....	<u>\$ 3,715,000</u>

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Acquisition des lignes de la Manitoba Railway Company

La Manitoba Railway Company est le fusionnement des:—

Northern Pacific & Manitoba Railway,
Winnipeg Transfer Company,
Portage & North Western Railway,
Washada & North Eastern Railway. (Aucune construction).

Longueur des lignes:

Première voie principale.....	348.81
Deuxième voie principale.....	4.29
Embranchements, voies d'évitement et de cours.....	137.66

Ces lignes comprennent des traits d'union importants pour la circulation de nos trains par le terminus de Winnipeg, et jusqu'à Portage-la-Prairie et Brandon, aussi bien que sur la ligne dont se servent le Northern Pacific et le Great Northern pour amener leurs trains à Winnipeg. Les immobilisations du C.N. pour améliorations pendant la durée du bail jusqu'au 31 décembre 1945 se montent à \$966,001.55.

Le 15 janvier 1901, ces lignes ont été louées à la province du Manitoba pour 999 ans. Le 11 février 1901, le bail, de même que le droit d'option d'achat, a été transporté à la Canadian Northern Railway Company. Le loyer était:—

Premiers 10 ans.....	\$210,000 par année
Deuxièmes 10 ans.....	225,000 "
Troisièmes 10 ans.....	275,000 "
Pour le reste de la période.....	300,000 "

L'économie annuelle qui résultera de l'acquisition de ces lignes est estimée comme suit:

Loyer annuel actuel.....	\$300,000
Prix d'achat de \$7,000,000 à un taux d'intérêt de, disons, 3 p.c....	210,000
Economie annuelle.....	<u>\$ 90,000</u>

L'option d'achat au prix de \$7,000,000 est valable pendant tout le temps du bail.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ACHATS DE TITRES

	1945 Budget	1945 Réel	1946 Budget
	\$	\$	\$
<i>Toronto Terminals Railway—</i> Conjointement avec le Pacifique Canadien. Additions et améliorations générales— Proportion du C.N. 50 p.c.....	100,000	100,000	
<i>Northern Alberta Railway—</i> Conjointement avec le Pacifique Canadien. Additions et améliorations générales— Proportion du C.N. 50 p.c.....	600,000	400,000	250,000
<i>Chicago and Western Indiana Railroad—</i> Avances en vertu d'une entente du 1er mars 1936.	150,000	155,244	160,000
<i>Atlantic and St. Lawrence Railroad—</i> Achat d'actions.....	10,000	17,424	
<i>Northern Railway of Canada—</i> Troisièmes obligations de priorité à 6 p.c.....		487	
<i>Stanstead, Shefford and Chambly Railroad Company—</i> Achat de débetures à 4 p.c.....	155,000	155,865	
	1,015,000	829,020	410,000

REMBOURSEMENTS DE DETTES A L'ÉCHÉANCE, Y COMPRIS PAIEMENTS SUR FONDS D'AMORTISSEMENT ET SUR PRINCIPAL DE TRUSTS DU MATÉRIEL

	1945 Budget	1945 Réel	1946 Budget
	\$	\$	\$
REMBOURSEMENTS DE DETTES À L'ÉCHÉANCE—			
Dette à l'état du Michigan <i>re</i> Wilder Woodward Avenue, Detroit.....	430,000	430,000	430,000
Débetures de la province du Nouv.-Bruns. 5½ p.c..	818,000	818,000	
	1,248,000	1,248,668	430,000
PAIEMENTS SUR FONDS D'AMORTISSEMENT—			
2% Canadian National Rlys. Guar. Deb. Stock (1927).....		Cr. 5,840	
4% St. John and Quebec Rly. 1st Mtge. Deb. Stock.	6,227	6,227	6,227
	6,227	387	6,227
PAIEMENTS SUR PRINCIPAL DE TRUSTS DU MATÉRIEL—			
4½% Can. National Rly. Equip. Trust Series "L".....	1,050,000	1,050,000	
2½% Can. National Rly. Equip. Trust Series "O".....	1,430,000	1,430,000	1,430,000
2½% Can. National Rly. Equip. Trust Series "P".....	500,000	500,000	500,000
2½% Can. National Rly. Equip. Trust Series "Q".....	650,000	650,000	650,000
3% Purchase of Rly. Equip. 1936 (Dom. Gov't) Repayable 1938-1950.....	517,173	517,173	517,173
3½% Purchase of Rly. Equip. 1940 (Dom. Gov't) Repayable 1941-1955.....	991,968	991,968	991,968
3½% Purchase of Rly. Equip. 1941 (Dom. Gov't) Repayable 1943-1957.....	1,382,634	1,382,634	1,382,634
2½% Purchase of Rly. Equip. 1943 (Dom. Gov't) Repayable 1945-1959.....	1,561,667	1,561,667	1,561,667
2½% Purchase of Rly. Equip. 1944 (Dom. Gov't) Repayable 1945-1959.....	868,728	868,728	868,728
2½% Purchase of Rly. Equip. 1945 (Dom. Gov't) Repayable 1946-1960.....			868,411
2½% Grand Trunk Western R.R. Equip. Trust 1941	570,000	570,000	570,000
	9,522,170	9,522,170	9,340,581
	10,777,000	10,771,225	9,777,000

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED.

	1945 Budget	1945 Réal	1946 Budget
	\$	\$	\$
BUDGET D'EXPLOITATION—			
Recettes d'exploitation	4,503,272	4,412,251	3,677,000
Frais d'exploitation	2,850,584	2,849,091	2,790,000
Revenu net d'exploitation	1,652,688	1,563,160	887,000
Revenu des intérêts, etc.		216,842	175,000
Service des intérêts à 5 p.c.—obligations à 25 ans échéance 1955, montant de \$9,400,000	470,000	470,000	470,000
Prime sur le change américain pour l'intérêt des obli- gations	51,700	50,917	49,500
Intérêts sur billets et avances de l'État	145,988	142,999	126,500
Surplus	985,000	1,116,086	416,000
BUDGET D'IMMOBILISATIONS—			
Achat de 3 cargos mus par moteurs diesel			3,750,000
Achat d'un navire de la Park Steamship Company			450,000
			4,200,000

NOTE.—Les fonds servant à l'achat de ces quatre vaisseaux seront pris sur le fonds de remplacement des vaisseaux.

SESSION DE 1946

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

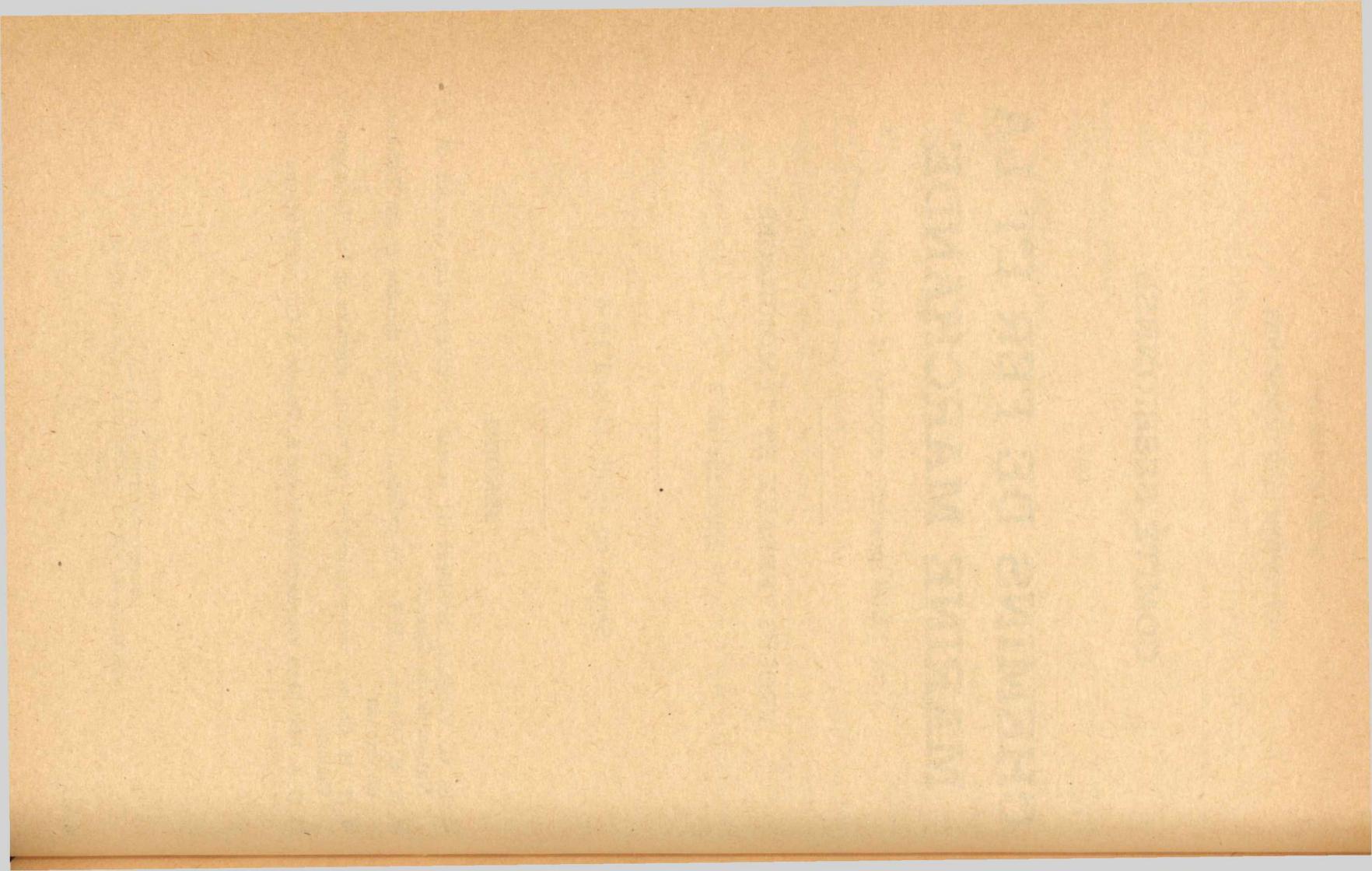
Fascicule no 3

Séance du jeudi, 16 mai 1946

TÉMOINS:

- M. R. C. Vaughan, président du conseil d'administration, chemins de fer Nationaux du Canada;
- M. N. B. Walton, C.B.E., vice-président, exécutif, chemins de fer Nationaux du Canada;
- M. T. H. Cooper, vice-président et contrôleur, chemins de fer Nationaux du Canada;
- M. O. A. Matthews, représentant George A. Touche & Co., vérificateurs.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.PH.,
IMPRIMEUR DU ROI ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1946



PROCÈS-VERBAUX

SALLE 497, CHAMBRE DES COMMUNES,

LE JEUDI 16 MAI 1946.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin, sous la présidence de M. M. McCulloch (*Pictou*).

Présents: Chevrier, Bourget, Emmerson, Gibson (*Comox-Alberni*), Harris (*Grey-Bruce*), Hazen, Jackman, Kuhl, McCulloch (*Pictou*), Moore, Mutch, Nicholson, Picard, Pouliot, Reid — 15.

Aussi présents: (Représentant les chemins de fer Nationaux du Canada): M. R. C. Vaughan, président du Conseil d'administration; M. N. B. Walton, C.B.E.; M. T. H. Cooper; M. N. J. MacMillan, avocat général; M. Walter Thompson, directeur des relations publiques et M. S. H. May, vérificateur général; (représentant George A. Touche & Company, vérificateurs des chemins de fer Nationaux: M. O. A. Matthews; (représentant le ministère des Transports): M. C. P. Edwards, sous-ministre, et M. F. M. MacLennan, sous-ministre adjoint et contrôleur.

M. Vaughan dépose des réponses à des questions posées précédemment par MM. Reid, Nicholson et Jackman, ainsi qu'un état des recettes et dépenses du Canadien National par régions en 1945.

M. Pouliot demande que soit consignée au compte rendu un éloge de l'excellent travail que les employés supérieurs ci-dessous du Canadien National ont accompli pendant la période de la guerre: M. J. P. Johnson, Moncton, vice-président et gérant général, région de l'Atlantique, et M. Frank Griffin, surintendant général, ville de Québec.

L'étude du budget du Canadien National pour 1946 est reprise.

Sur la proposition de M. Reid, il est —

Résolu: Que le Comité adopte le budget des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1946. Adopté sur division.

M. Vaughan donne un court historique de la Canadian National (West Indies) Steamship Line et est interrogé à ce sujet.

M. Vaughan lit le rapport annuel de la Canadian National (West Indies) Steamships Limited pour l'année civile 1945 et répond à des questions sur le rapport.

M. Pouliot signale que le coût total (réel) de l'exploitation de la SS. Line au gouvernement comparé au coût (possible), si certaines subventions avaient été accordées, a été très faible (moins de \$2 millions de dollars) étant donné les avantages que le Canada a retirés du développement de notre commerce avec les Indes Occidentales.

Après beaucoup de discussion, M. Nicholson propose: "Que ce Comité recommande que l'administration de la Canadian National (West Indies) Steamships Limited demande au gouvernement fédéral d'absorber les \$5,059,960 d'avances du Dominion du Canada figurant au passif du bilan d'ensemble de la compagnie pour l'année se terminant le 31 décembre 1945.

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

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

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

Présents: MM. Chevrier, Bourget, Emmerson, Harris (*Grey-Bruce*), Hazen, Jackman, Kuhl, LaCroix, McCulloch (*Pictou*), Moore, Nicholson, Pouliot, Reid — 13.

Aussi présents: Les mêmes employés supérieurs qui assistaient à la séance du matin et nommés ci-dessus.

La discussion porte sur la résolution de M. Nicholson.

M. Hazen propose un amendement à cette résolution: Que tous les mots après "que" soient retranchés et remplacés par les mots suivants: Le Comité adopte le bilan d'ensemble de la Canadian National (West Indies) Steamships Limited contenu dans le rapport annuel pour 1945".

Après une discussion, l'amendement est mis aux voix et adopté.

Sur la proposition de M. Reid, il est —

Résolu: Que le rapport de 1945 de la Canadian National (West Indies) Steamships Limited et son budget de 1946 soient adoptés par ce Comité.

M. Cooper, contrôleur, Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, lit le rapport des transactions du Trust pour l'année civile 1945 et est interrogé à ce sujet.

Sur la proposition de M. Reid, ledit rapport est adopté.

M. O. A. Matthews, de George A. Touche & Company, est appelé.

Il lit le rapport des vérificateurs des chemins de fer Nationaux du Canada et du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada pour 1945 présentés au Parlement et est interrogé à ce sujet.

Sur la proposition de M. LaCroix, ledit rapport est adopté.

Sur la proposition de M. Reid, le rapport des vérificateurs de la Canadian National (West Indies) Steamships Limited pour 1945 fut considéré lu, étudié et adopté.

Les crédits suivants du budget pour l'année se terminant le 31 mars 1947 sont étudiés.

Crédit no 422, Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes — chemins de fer Nationaux du Canada;

Sur la proposition de M. Reid, ledit crédit est adopté.

Crédit no 423, Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, chemins de fer autres que les chemins de fer Nationaux du Canada;

Sur la proposition de M. LaCroix, ce crédit est adopté.

Crédit no 469, Bac transbordeur de l'île du Prince-Edouard et termin—déficit, 1946;

Sur la proposition de M. LaCroix, ce crédit est adopté.

Il est convenu que le président suppléant fera rapport à la Chambre en conséquence.

Le ministre des Transports (l'hon. M. Chevrier) dépose au Comité le rapport des opérations du chemin de fer de la baie d'Hudson pour 1945. Il est imprimé à titre d'Appendice "C".

Le ministre des Transports informe le Comité qu'il a reçu une note du ministre de la Reconstruction et des approvisionnements (l'hon. C. D. Howe) relativement aux Lignes aériennes Trans-Canada et s'enquiert s'il plairait au Comité de siéger le 28 mai pour étudier toutes les questions concernant Air-Canada.

A 6 heures de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau le mardi 28 mai 1946, à 11 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,

T. L. McEVOY.

RAPPORT À LA CHAMBRE

LE VENDREDI, 17 mai 1946.

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

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié les prévisions budgétaires suivantes pour l'exercice se terminant le 31 mars 1947, qui lui ont été déferées le 15 avril 1946, et en recommande l'adoption, à savoir:

Crédit 422, Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes —	
Chemins de fer Nationaux du Canada	\$ 3,042,000.00
Crédit 423, Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes —	
Chemins de fer autres que les chemins de fer Nationaux du Canada	900,000.00
Crédit 469, Bac transbordeur et termini de l'île du Prince-Edouard —	
Déficit de 1946	707,000.00
Le tout respectueusement soumis.	

Le vice-président,

H. B. McCULLOCH.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

le 16 mai 1946.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. H. B. McCulloch, président suppléant.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, nous allons commencer nos délibérations. M. Vaughan apporte les réponses à des questions qui ont été posées hier.

M. VAUGHAN: La première question, celle posée par M. Reid, est celle-ci:

D. Quel montant avez-vous payé au Great Northern Railway en 1945 comme droits de passage de Vancouver à New Westminster ?

R. Le montant est de \$169,533.

La question suivante posée par M. Reid à la suite d'une demande de renseignements par M. Nicholson concernant Québec, est la suivante:

D. Quel est le montant de taxes provinciales encaissé sur les repas servis par les chemins de fer Nationaux en 1945 ?

R. Montant perçu et payé à la province de la Saskatchewan, \$2,722.60; à la province de Québec, \$13,611.19.

La question suivante a été posée par M. Nicholson:

D. Quels sont les résultats financiers de l'exploitation des Northern Alberta Railways pendant les dix dernières années ?

R. Bénéfices ou pertes (que le Canadien National et le Pacifique Canadien partagent également):

Année	Bénéfices	Pertes
1936		\$1,257,472
1937		912,233
1938		1,242,143
1939		1,276,262
1940		924,423
1941		808,899
1942	\$1,374,900	
1943	2,506,453	
1944		466,565
1945		884,227

Puis, M. Jackman a demandé:

D. Quel est le total des prêts consentis par le Dominion du Canada au 31 décembre 1922 ?

R. Principal des prêts, \$506,945,969; arriérés d'intérêts, \$69,328,803. Total, \$576,274,772.

Puis, on nous a demandé de fournir un état des recettes et dépenses par régions pour 1945. Le voici :

RECETTES NETTES D'EXPLOITATION PAR RÉGIONS, ETC.
ANNÉE 1945

Lignes au Canada	Recettes	Dépenses	Net
Région de l'Atlantique.....	\$ 50,816,824	\$ 51,290,719	\$ 473,895*
Région centrale.....	189,365,327	130,619,230	58,746,097
Région de l'Ouest.....	125,660,155	85,188,906	40,471,249
Dépenses ordinaires, telles que dé- préciation, administration géné- rale et provision pour réserves...		29,495,815	29,495,815*
Messageries, non compris propor- tion ci-dessus des recettes du réseau.....	10,517,184	10,279,879	237,305
Service de télégraphe commercial	7,540,500	6,807,970	732,530
Total.....	\$383,899,990	\$313,682,519	\$ 70,217,471
Lignes aux États-Unis.....	49,873,404	41,611,530	8,261,874
Réseau	\$433,773,394	\$355,294,049	\$ 78,479,345

* Chiffres déficitaires.

Je crois que cela répond à toutes les questions posées, sauf certains renseignements demandés par M. Nicholson sur les ventes de terres. Nous n'avons pas ces renseignements en main mais nous les présenterons plus tard pendant que nous sommes à témoigner ici.

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

M. POULIOT: Jusqu'à présent nous avons parlé en termes de millions. -J'ai une simple demande à formuler qui ne coûtera pas même deux dollars. Je me demande, monsieur Vaughan, s'il serait possible de mettre l'annuaire du téléphone des chemins de fer Nationaux du Canada à Montréal à la disposition de chaque membre de ce Comité. Cela nous aiderait grandement à prendre contact avec les employés supérieurs du réseau quand nous sommes à Montréal.

M. VAUGHAN: Vous voulez dire notre annuaire interne?

M. POULIOT: Oui.

M. VAUGHAN: Nous serons heureux de nous rendre à votre demande.

M. POULIOT: Auriez-vous la bienveillance de donner des instructions à un de vos hommes de téléphoner à Montréal et de nous les faire envoyer?

M. VAUGHAN: Nous le ferons.

M. POULIOT: Je vous remercie beaucoup, monsieur.

M. EMMERSON: J'ai demandé la production d'un relevé hier. Sera-t-il produit plus tard? Ce relevé avait trait au détail des frais de réparations des locomotives dans les diverses régions, plus particulièrement aux usines de Moncton. M. Walton ou M. Vaughan a dit que ces renseignements pourraient être fournis concernant Moncton et la Rivière-du-Loup.

M. WALTON: Je pensais avoir répondu assez complètement à vos questions concernant la réparation de locomotives. Désirez-vous d'autres renseignements?

M. EMMERSON: Vous avez présenté un exposé à ce sujet.

M. WALTON: Oui.

M. EMMERSON: Les renseignements que j'ai demandés se rapportaient à l'état figurant aux pages 16 et 17, au coût de réparation des locomotives en 1944 et 1945 sur tout le réseau, et je voulais obtenir les données par région.

M. WALTON: Nous pouvons vous fournir ces renseignements, monsieur Emmerson.

M. POULIOT: Quand des locomotives sont réparées, ajoutez-vous le coût de transport des locomotives aux frais des réparations. Ainsi, supposons que l'on constate un défaut dans une locomotive pendant qu'elle effectue le trajet

entre la Rivière-du-Loup et Lévis, et que la locomotive est envoyée à Montréal au lieu d'être réparée à la Rivière-du-Loup. Supposons que la locomotive soit conduite à Montréal, cela augmenterait-il les frais de transport de l'endroit où l'avarie s'est produite jusqu'à Moncton ou Montréal?

M. WALTON: Non.

M. POULIOT: Je songe à un cas réel.

M. WALTON: Quand la chose est possible, la locomotive est dirigée en service au lieu des réparations. Si la locomotive est complètement hors de service et il faut la remorquer jusqu'à l'endroit des réparations, le coût en est simplement ajouté aux frais de transport. Le coût n'est pas isolé et débité à telle usine ou telle localité.

M. POULIOT: Non, non; mais il en résulte que les réparations coûtent plus cher. Cela ne figure pas dans le compte comme partie du coût des réparations?

M. WALTON: Non, le coût du remorquage de la locomotive ne figure pas.

M. POULIOT: Mais n'est-il pas vrai que les réparations coûtent plus cher à cause du transport?

M. WALTON: Certains frais tiennent au remorquage, mais la locomotive est ordinairement remorquée à un endroit plus éloigné. On agit de la sorte afin de répartir le travail et aussi parce qu'il en aurait résulté un retard indu si la locomotive avait été gardée pour réparations à l'endroit le plus rapproché.

M. POULIOT: Et, en passant, les chemins de fer Nationaux du Canada sont-ils satisfaits de la qualité des travaux de réparation effectués aux locomotives à la Rivière-du-Loup?

M. WALTON: Oui, on accomplit un travail excellent à cette usine.

M. POULIOT: Et ne serait-il pas possible d'employer deux équipes à cet endroit à la réparation de locomotives?

M. WALTON: Règle générale, nous n'employons pas deux équipes, car nous estimons pouvoir avoir raison de toutes les réparations de locomotives dans un délai raisonnable. Cette question est examinée périodiquement. Si notre personnel suffit à ces réparations, nous estimons qu'il est préférable de compter sur ce personnel au lieu d'augmenter le nombre d'employés soudainement et de les mettre à pied ensuite.

M. POULIOT: Il va sans dire qu'un travail de qualité est de la plus haute importance.

M. WALTON: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Voulez-vous continuer, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: Si M. Pouliot a terminé ses remarques. Je crois que nous venons justement d'en finir avec le contenu de la page 3 du budget et nous sommes prêts maintenant à aborder la page 3(a) sur le détail par régions.

M. JACKMAN: Monsieur le président, relativement à l'affectation de \$7,000,000 pour l'achat du chemin de fer du Manitoba, le président a dit que le ministère des Finances a été saisi de cette question afin d'obtenir, je suppose, son approbation générale pour le budget. Avant de me prononcer sur ce crédit, je voudrais savoir de façon précise si les ministères des Finances et du Revenu sont bien d'opinion que du point de vue de l'ensemble du Canada il est avantageux d'acheter ce chemin de fer du Manitoba au Great Northern. Cette transaction diffère d'une transaction ordinaire en raison des impôts. Cela complique les choses. Dans l'intervalle, puis-je demander qui paie les frais d'entretien du chemin de fer pour lequel le Canadien National paie un loyer annuel de \$300,000?

M. VAUGHAN: C'est nous.

M. JACKMAN: Vous vous chargez de tout l'entretien?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. JACKMAN: Ainsi, le montant de \$300,000 est un montant net payé au Great Northern, n'est-ce pas ?

M. VAUGHAN: C'est seulement le loyer que nous lui payons. Nous devons payer tous les frais d'exploitation de la ligne.

M. JACKMAN: Quelle est la durée du bail ?

M. VAUGHAN: 999 ans.

M. JACKMAN: Ainsi, il s'écoulera une période indéfinie avant son expiration ?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. JACKMAN: Comment se fait-il qu'il soit maintenant profitable ou avantageux au réseau National de se porter acquéreur de cette propriété alors que l'acquisition n'était pas avantageuse auparavant ?

M. VAUGHAN: Ma foi, monsieur Jackman, la raison tient au fait que nous considérons tous les moyens possibles de réduire nos dépenses, et même si nous empruntons de l'argent à 3 p. 100 aujourd'hui, et nous comptons l'emprunter à un taux plus bas, le coût ne sera que de \$210,000 par année comparé à \$300,000, ce qui fait une économie de \$90,000 par année.

M. JACKMAN: Eh bien, comme dit un de mes amis qui travaille pour le compte d'une compagnie quand quelqu'un a une bonne idée, pourquoi n'y avez-vous pas songé plus tôt ?

M. VAUGHAN: Nous serions tous en meilleure posture si nous pouvions donner suite à quelques-unes des idées que nous avons eu il y a quelques années.

M. JACKMAN: Cela devait vous crever les yeux depuis un certain nombre d'années. Par contre, cette somme de \$300,000 qui est payée au Great Northern doit être sujette à l'impôt sur le revenu, à l'impôt sur le revenu des corporations, du moins jusqu'à concurrence du montant minimum de 40 p. 100, ce qui signifie un impôt de \$120,000 pour le trésor, ce qui réduit le revenu net du Canada (si on considère le Canadien National et le gouvernement comme ne formant qu'un seul tout), tandis que si vous faites cette affaire à 3 p. 100 il en coûte \$210,000 au pays pour l'entretien comparé à un revenu de \$120,000. Voilà précisément la situation. Aussi, monsieur le président, avant de voter à l'appui de cette proposition je voudrais être certain qu'elle est approuvée par les autorités des ministères des Finances ou du Revenu.

L'hon. M. CHEVRIER: Voici ce que je puis en dire, monsieur Jackman; un bill est en voie de préparation pour l'acquisition du chemin de fer, naturellement sous réserve de l'approbation du parlement. La question a été discutée avec le ministère des Finances et il est parfaitement satisfait que c'est une bonne affaire en ce qui concerne les affaires des chemins de fer Nationaux du Canada. Je ne puis dire davantage.

M. JACKMAN: Je n'en doute pas. Voilà ce qui se produit dans toutes les parties du pays par suite de la hausse dans le taux des impôts et l'effet s'en fait sentir sur les compagnies de la Couronne et particulièrement sur les gouvernements provinciaux qui ne paient pas d'impôts comme les entreprises privées. Des entreprises privées se sont vues obligées d'abandonner des affaires. Ainsi, prenez le cas des élévateurs et crémeries dans l'ouest. Ils doivent tout simplement vendre leur actif à des coopératives qui bénéficient aussi d'une exemption spéciale d'impôt, pour la simple raison que les entreprises privées ne peuvent faire concurrence et payer l'impôt minimum de 40 p. 100 par comparaison avec une compagnie qui ne paie pas de taxes du tout. Il va sans dire que si le gouvernement perçoit ses 40 p. 100 d'impôt sur \$300,000, c'est-à-dire \$120,000, cela réduit le coût net au gouvernement à \$180,000 comparé à un coût de \$210,000, si l'affaire se fait. Ainsi, nous sommes mieux comme nous sommes, tant que le taux d'impôt de 40 p. 100 est appliqué aux corporations. Le ministre a-t-il dit qu'un bill serait présenté au parlement pour l'achat de cette ligne ?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui. On aura ample occasion de le discuter à ce moment. J'ai vu le bill et les conseillers juridiques de mon ministère l'ont approuvé, et je suppose qu'il sera présenté à la Chambre en temps opportun. Je crois qu'il sera présenté à la Chambre en première lecture dans quelques semaines.

M. REID: Monsieur le président, je voudrais poser une ou deux questions concernant cette ligne. Un aspect qui m'intéresse particulièrement est celui des taxes municipales après que vous devenez le propriétaire de cette ligne et que l'exploitez. Est-ce que vous payez des taxes municipales maintenant sur cette propriété?

M. VAUGHAN: Nous payons toutes les taxes municipales maintenant.

M. REID: Vous les payez?

M. VAUGHAN: Oui.

M. REID: Vous payez un loyer direct pour l'usage du chemin de fer et vous payez aussi les taxes municipales?

M. VAUGHAN: Ces \$300,000 constituent simplement le montant que nous payons pour le droit d'utiliser les voies de cette compagnie.

M. REID: Ainsi, vous n'aurez plus de taxes à payer après l'acquisition de cette ligne, c'est-à-dire d'autres taxes après avoir payé celles, disons, de l'an dernier?

M. VAUGHAN: Non.

M. REID: Est-ce que ce contrat stipule des dollars des Etats-Unis?

M. VAUGHAN: Non, monsieur; nous paierons le prix du chemin de fer en monnaie canadienne.

M. REID: En monnaie canadienne?

M. POULIOT: Pendant que nous sommes à discuter l'achat de chemins de fer, avez-vous songé à acheter le chemin de fer de Témiscouata?

M. VAUGHAN: Cet achat a été étudié à différentes reprises, monsieur Pouliot, mais nous n'avons jamais estimé qu'il serait dans notre intérêt d'acheter ce chemin de fer.

M. POULIOT: Vous savez qu'il constitue le seul lien entre le chemin de fer Transcontinental et l'Intercolonial?

M. VAUGHAN: Les propriétaires actuels continuent de l'exploiter. Ce lien est là.

M. POULIOT: Oui, mais ce serait un excellent moyen d'établir un raccordement entre le fleuve Saint-Laurent et la vallée de la rivière Saint-Jean et le Maine ainsi que d'autres endroits aux Etats-Unis.

M. VAUGHAN: La ligne de Témiscouata a figuré au premier plan des discussions à diverses reprises. Nous l'aidons quelque peu dans ses opérations, comme vous le savez probablement.

M. POULIOT: Je le sais.

M. VAUGHAN: C'est une question qu'il faudra débattre à l'avenir.

M. POULIOT: Mais la porte n'est pas fermée?

M. VAUGHAN: La porte n'est pas grande ouverte, mais elle n'est pas fermée.

M. REID: Estimez-vous que cette ligne que l'on va acheter pourra être exploitée à profit? Ne serait-il pas plus économique de songer à l'établissement d'un service d'autobus et de camions dans cette région? Il y a dans cette région un parcours de 340 milles pour lequel vous avez dépensé tout près d'un million de dollars en améliorations jusqu'à présent, et vous entendez dépenser \$7,000,000 maintenant. Je vous pose la question, estimez-vous que c'est un placement profitable ou cette région pourrait-elle être desservie par des autobus et des camions?

M. VAUGHAN: Ce sont des lignes dont nous ne pourrions jamais nous passer. Elles étaient le noyau du Canadian Northern Railway dans la province du Manitoba. L'économie tient presque entièrement au fait que nous pouvons emprunter l'argent et acheter la ligne à un prix bien inférieur à ce qu'il nous en coûterait pour la louer. C'est la seule économie.

L'hon. M. CHEVRIER: Même si la ligne est exploitée sans bénéfice vous économisez encore \$90,000.

M. VAUGHAN: Précisément.

M. WALTON: Quant à la question que M. Reid a posée au sujet de l'usage de camions, ces lignes pourvoient au transport d'une très forte quantité de céréales produites dans la région, et ce facteur élimine les camions comme moyen exclusif de transport.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Y a-t-il d'autres questions que vous voudriez poser concernant le budget?

M. JACKMAN: A la page 3(a) du budget.

M. POULIOT: Avant de passer à un autre sujet, je voudrais rendre hommage à M. J. P. Johnson, vice-président des chemins de fer Nationaux du Canada à Moncton, pour l'excellent travail qu'il a accompli durant toute la période de la guerre. Sa tâche a été très difficile et il s'en est acquitté admirablement. Je tiens aussi à rendre particulièrement hommage à M. Frank Griffin, surintendant général dans la ville de Québec. J'estime qu'il a accompli une tâche remarquable.

M. VAUGHAN: Merci, monsieur Pouliot, nous serons très heureux de leur faire part de vos éloges. Nous sommes d'avis qu'ils ont tous deux accompli un excellent travail.

M. POULIOT: Il s'agissait d'une tâche très difficile qui a été très bien exécutée.

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: A la page 3(a), monsieur le président, agrandissements et améliorations—importants termini à voyageurs, \$326,725. Puis-je m'enquérir à quels endroits on projette de les construire?

M. COOPER: De quelle région particulière s'agit-il, monsieur Jackman?

M. JACKMAN: Je relève simplement importants termini à voyageurs. Je ne suppose pas que ce sont de très importants termini, monsieur Cooper?

M. COOPER: Edmonton est le terminus dont il s'agit.

M. JACKMAN: Croyez-vous que l'entier montant sera dépensé à cet endroit, principalement?

M. COOPER: \$159,000 des \$266,000 inscrits pour la région de l'Ouest seront dépensés à Edmonton.

M. JACKMAN: Cette somme permettra de faire un bel agrandissement à Edmonton. Quelle sera la nature des travaux?

M. VAUGHAN: Nous modifions la gare et nous construisons des bureaux plus spacieux afin d'avoir de meilleures installations à cet endroit, et épargner peut-être aussi sous le rapport des bureaux en ville.

M. JACKMAN: Cette région produit-elle un plus gros trafic?

M. VAUGHAN: Exactement. Edmonton est un endroit très important.

M. WALTON: Le crédit entier affecté à la région de l'Ouest sera dépensé à Edmonton. Le ministère des Postes songe à construire un nouvel immeuble comme prolongement à notre gare du côté est. Ce projet implique la démolition de l'immeuble dont nous nous servons pour nos bureaux, et nous mettrons les bureaux au troisième étage qui sera construit à la gare actuelle.

M. JACKMAN: A-t-on constaté que par suite du volume de trafic énormément accru à Edmonton pendant les années de la guerre, les aménagements étaient peu confortables et ne répondaient pas aux besoins du trafic?

M. WALTON: On y était certainement trop à l'étroit.

M. VAUGHAN: Edmonton est un endroit qui croît rapidement. Même depuis la fin de la guerre le chiffre d'affaires à cet endroit s'est maintenu.

M. NICHOLSON: Vous exploitez le Northern Alberta Railway à perte. Cela n'indique-t-il pas que les affaires à Edmonton fléchissent en réalité?

M. VAUGHAN: Non, monsieur. Le Northern Alberta se sert de notre gare à cet endroit, mais ce chemin de fer ne constitue qu'une ligne d'embranchement relativement petite par comparaison avec le grand nombre de lignes que nous avons à Edmonton et dans la région.

M. EMMERSON: Au sujet du matériel à la page 3(a), je note les augmentations et améliorations du matériel; s'agit-il du matériel roulant?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. EMMERSON: Je relève qu'il s'agit d'acquisition de matériel pour les lignes du Grand Trunk Western; l'autre ligne est naturellement la ligne américaine. Pourquoi la somme est-elle affectée au Grand Trunk Western? Vous transférez du matériel d'une région à une autre, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Ce matériel est particulier aux besoins locaux des lignes du Grand Trunk Western et consiste surtout en installation de dispositifs pour le chargement d'automobiles. Nous desservons un grand nombre de manufactures d'automobiles là-bas, et il s'agit en l'occurrence de dispositifs spéciaux pour le chargement d'automobiles.

M. NICHOLSON: Et ce crédit de \$1,207,000 pour des gares et des facilités de gares? Où ce montant sera-t-il dépensé?

M. VAUGHAN: Dans la région centrale. Ce que vous voyez là se rapporte aux plans pour la présente année.

M. NICHOLSON: Nous sommes actuellement très à court de matériaux de construction, mais il semblerait que vous entendez dépenser des sommes considérables dans votre région centrale nonobstant ce qu'un député a dit hier concernant les installations de cabinets. Le député qui a signalé cela à l'attention n'est pas présent en ce moment, mais si sa région va être l'objet d'une attention comme celle qu'il a demandée hier, alors je prétends que nous de l'Ouest canadien devrions avoir droit à une attention semblable. Dans la Saskatchewan nous avons des gares du genre de celles dont il s'est plaint, et notre température d'hiver est tout aussi rigoureuse sinon plus. Si on entend améliorer ces installations dans une partie du Canada, je soutiens qu'il faudrait y pourvoir également dans d'autres parties du pays.

M. POULIOT: La situation est la même dans tout l'Ouest.

M. NICHOLSON: Oui, nous subissons des retards encore plus longs aux terminis que ceux dont le député s'est plaint hier, et comme je le faisais observer, le climat est beaucoup plus rigoureux, particulièrement quand il fait froid en hiver.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crains que M. Picard contestera ce que vous dites à ce sujet.

M. WALTON: Vous constaterez que l'emploi de ces crédits est passablement distribué par tout le pays.

M. NICHOLSON: Plus de la moitié sera dépensé dans la région centrale.

M. WALTON: Oui, cette région embrasse un très grand territoire. Nous terminons une gare à Midland, Ontario, en remplacement d'une gare qui a été incendiée. Puis, il y a un certain nombre de petites localités où des bâtiments de gare sont remplacés. Dans certains cas, il s'agit du remplacement de bâtisses incendiées, dans d'autres cas d'additions. Le montant est assez généralement

distribué par tout le territoire. Dans la même catégorie figure la construction d'une glacière d'une capacité de 15,000 tonnes à Montréal. Nous avons jugé la construction de cette glacière nécessaire, et le coût de cette bâtisse seule sera de \$120,000.

M. NICHOLSON: Quand des bâtisses ont été incendiées, il n'y a pas à discuter la nécessité de les reconstruire, mais lorsqu'il s'agit de la construction d'une nouvelle bâtisse où vous avez actuellement des installations, on pourrait peut-être les renvoyer à plus tard en raison de la rareté de matériaux.

M. WALTON: Il ne s'agit pas exclusivement de gares. Il y a des entreprises telles que la construction de maisons-dortoirs pour les employés à Québec et d'un bureau de cours requis au même endroit.

M. VAUGHAN: En fait, je crois que la seule nouvelle gare que nous fassions bâtir, sauf peut-être une petite gare qui a été incendiée, est la gare de Midland. Dans ce cas, il s'agissait naturellement du remplacement d'une gare qui avait été incendiée. Nous agrandissons très peu les gares. Il y a peut-être quelques rares endroits ici et là où des travaux s'imposent. Nous n'entreprenons pas la réfection de gares sur une grande échelle à l'heure actuelle.

M. NICHOLSON: Et la région de l'Ouest? Quels sont quelques-uns de vos plus importants crédits? Il y a un montant de presque un demi million d'affecté à la région de l'Ouest.

M. VAUGHAN: Le crédit le plus élevé se rapporte à Edmonton dans la région de l'Ouest. L'affectation à cet endroit absorbera presque tout le montant de ce crédit.

M. NICHOLSON: Je crois que vous avez donné ce montant sous la rubrique d'importants termini à voyageurs.

M. VAUGHAN: Oui.

M. NICHOLSON: Vers le bas de la page il y a un crédit de \$448,000 pour des gares et des installations de gare.

M. VAUGHAN: Nous pouvons vous fournir quelques-uns des détails à ce sujet.

M. WALTON: Il y a un montant de \$75,000 pour la construction d'une glacière à Transcona. Puis, il y a des bâtisses de section à divers endroits, \$5,000. Un dock à charbon à Brandon coûtera \$20,000. Ce sont des crédits qui figurent surtout sous la rubrique exploitation.

M. NICHOLSON: Avant que nous en finissions avec le budget, j'entendais vous demander dans quelle situation se trouve la main-d'œuvre quand vos recettes diminuent. En supposant que vos recettes diminuent de 25 p. 100, combien s'écoule-t-il de temps avant que cette diminution produise de répercussion sur le personnel chargé de l'entretien de la voie et sur les préposés au service des trains? Qu'arrivera-t-il à l'ensemble de vos employés si les recettes continuent à diminuer?

M. WALTON: Je dois dire que cette situation produit une répercussion immédiate, presque immédiate sur les préposés au service des trains. Le personnel de gare et d'entrepôts à marchandises s'en ressent presque aussitôt que le chiffre d'affaires diminue. Dans le cas du personnel préposé à l'entretien de la voie et à des travaux du même genre, il se produira un certain ralentissement dans le cas du travail qui est saisonnier et qu'il faut faire exécuter l'été. Cela n'a rien à voir dans le moment au chiffre des recettes. Ainsi, la mise à pied de ces employés est différée ordinairement par comparaison avec celle des employés préposés au service des trains.

M. JACKMAN: S'il se produit une situation telle que M. Nicholson décrit, les unions ouvrières ordonnent-elles encore que le travail soit réparti entre un grand nombre d'hommes à emploi discontinu ou la règle d'ancienneté s'applique-t-elle à l'emploi continu?

M. WALTON: Les divers accords concernant les salaires contiennent des clauses sur le mode de réduction du personnel quand la chose s'impose, et auxquelles on se conforme dans chaque cas. Quant aux préposés au service des trains, ainsi que je l'ai mentionné l'autre jour, il y a un certain parcours auquel un homme a droit pour un mois s'il travaille. Quant aux employés des usines, une disposition générale stipule qu'en cas de renvoi, les plus jeunes employés soient congédiés les premiers.

M. JACKMAN: Au lieu de répartir le travail vous devez faire travailler vos anciens employés à temps continu et mettre les nouveaux employés à la porte?

M. WALTON: C'est là en quoi consiste l'arrangement général à moins que la situation ne se corse au point d'exiger des négociations spéciales.

M. JACKMAN: La répartition du travail n'est plus entre vos mains dès qu'un contrat a été conclu avec les unions intéressées?

M. WALTON: C'est vrai.

M. NICHOLSON: Nous avons une liste des achats de nouveau matériel à la page 4. Je suppose que ces crédits ont été calculés par rapport à vos prévisions de recettes pour l'année. Si vos recettes avaient été de 25 p. 100 de plus, aurait-il été possible d'augmenter vos achats de nouveau matériel de manière à procurer plus d'emploi en matière de wagons, d'aiguilles ou de wagons à messageries? Est-ce que la diminution des recettes a un effet sur un crédit de cette nature?

M. VAUGHAN: S'il y avait eu la perspective de maintenir nos recettes au niveau de la période de guerre, nous aurions sans doute jugé nécessaire et opportun de commander plus de nouveau matériel, mais nous prévoyons une diminution de recettes et nous estimons que le matériel que nous nous proposons d'acheter suffira à nos besoins pour le moment.

M. JACKMAN: Le crédit relatif aux filiales, \$1,967,000 sous la rubrique agrandissements et améliorations comporte-t-il quelque chose qui intéresserait le Comité? Le crédit est de \$2,000,000 environ.

M. VAUGHAN: \$1,500,000 de ce montant sont pour un nouveau navire destiné à notre marine marchande sur la côte du Pacifique.

M. POULIOT: A quelle page ce crédit figure-t-il? Est-ce à la page 5?

M. JACKMAN: Non, à la page 3(a), le quatrième article avant d'arriver au bas de la page.

M. GIBSON: Faites-vous construire ce navire à Vancouver?

M. VAUGHAN: Nous ne le savons pas encore.

M. GIBSON: Le contrat n'a pas été adjugé?

M. VAUGHAN: Le contrat n'a pas été adjugé.

M. REID: Quant au transport du courrier, jusqu'à quel point les recettes du réseau seraient-elles réduites si tout le courrier était transporté par avion au lieu de l'être par train?

M. VAUGHAN: Avez-vous un état sur les recettes totales que rapportent le transport du courrier?

M. COOPER: \$4,204,000.

M. REID: Alors, si tout le courrier était transporté par avion, cela influencerait certainement sur les recettes de la compagnie. Le public semble réclamer le transport du courrier par avion. Ceux qui demandent ce mode de transport veulent un service rapide.

M. VAUGHAN: Je suppose qu'il s'écoulera une longue période avant que l'on transporte le courrier de courtes distances par avion.

M. REID: Mais cela modifierait les recettes de la compagnie.

M. VAUGHAN: C'est là tout ce que nous rapporte le transport du courrier, et tout ce qui nous serait enlevé serait tant de moins dans nos recettes.

M. NICHOLSON: Pourrions-nous avoir de nouveau le chiffre du transport du courrier, et je me demande si M. Cooper a des chiffres comparables du Pacifique Canadien ?

M. REID: Cela est important en vue des prochains événements.

M. COOPER: En 1945, nos recettes de courrier sont de \$4,204,000.

M. REID: Combien de millions ?

M. COOPER: \$4,204,000. Fait étrange, les recettes de courrier ont été de \$4,204,000 en 1944. Les recettes du Pacifique Canadien pour le transport du courrier en 1945 sont de \$4,204,000.

M. NICHOLSON: Le Canadien National possède environ 60 p. 100 des voies au Canada par rapport au Pacifique Canadien.

M. VAUGHAN: Nous en avons beaucoup plus qu'eux.

M. NICHOLSON: Vous possédez environ 60 p. 100 des voies et ils en possèdent 40 p. 100 environ; est-ce bien cela ?

M. VAUGHAN: Oui, je crois que c'est à peu près la proportion.

M. REID: Avez-vous encore songé à l'endroit où vous ferez peut-être construire des navires à moteur diesel ? Des démarches ont-elles été faites à ce sujet ?

M. VAUGHAN: On les construit depuis longtemps. Ils faisaient partie du programme de guerre. Leur construction était bien avancée avant la fin de la guerre, et nous achetons les navires de la régie des chantiers de guerre. Ce ne sont pas des navires commandés récemment. On les construit depuis quelque temps.

M. REID: Le navire acquis de la Park Steamship est-il un navire de 10,000 tonnes ou un des navires de 4,700 tonnes ?

M. VAUGHAN: C'est un des petits navires.

M. POULIOT: Monsieur Vaughan, cette question m'intéresse au plus haut point. Je me demande si votre filiale a acheté quelques-uns des navires de 10,000 tonnes construits pendant la guerre ?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas acheté de navire de 10,000 tonnes. Nous avons acheté un des navires de 4,700 tonnes.

M. POULIOT: Monsieur Vaughan, combien de navires la flotte de votre filiale comprend-elle ?

M. VAUGHAN: Après cette discussion, je crois que l'on a l'intention d'aborder le sujet de la Canadian National Steamships, et je ferai un exposé à ce sujet.

M. POULIOT: Il en sera question dans cet exposé ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. POULIOT: La Canadian National Steamships comprendra la tournée triangulaire et toutes les choses de cette nature ?

M. VAUGHAN: Non, la tournée triangulaire n'est pas comprise dans la Canadian National Steamships. Nous avons une compagnie distincte appelée la Canadian National (West Indies) Steamships, et nous avons un rapport séparé pour cette compagnie que nous aborderons aussitôt que nous en aurons fini avec le budget.

M. REID: Je propose l'adoption du budget.

M. JACKMAN: Puis-je poser une question concernant la gare Windsor ? Nous en avons fini avec les dépenses d'immobilisation au compte de la gare Windsor à Montréal ?

W. WALTON: Cette gare appartient au Pacifique Canadien.

M. VAUGHAN: Il s'agit de la gare que nous appelons notre gare centrale.

M. JACKMAN: Combien cette gare a-t-elle coûté jusqu'à présent ?

M. VAUGHAN: Avez-vous le chiffre, monsieur Cooper ?

M. COOPER: Je ne crois pas avoir ce chiffre.

M. JACKMAN: Je crois que vous devriez faire un peu de publicité pour le nom de cette gare. Je n'ai jamais entendu son nom.

L'hon. M. CHEVRIER: Le budget de l'an dernier et celui de cette année ne comportent aucun déboursé pour la gare centrale

M. VAUGHAN: Notre budget courant comporte-t-il un crédit pour la gare centrale?

M. COOPER: Ce serait un très petit crédit. La gare est terminée.

M. VAUGHAN: Nous estimons que la construction de la gare est terminée. Il y aura peut-être d'autres travaux à exécuter plus tard, mais pour toutes fins pratiques la gare est terminée.

M. JACKMAN: A combien d'étages au-dessus du rez-de-chaussée êtes-vous maintenant? Vous projetez la construction d'un immeuble pour des bureaux?

M. VAUGHAN: Ce ne sera pas une allonge à la gare. Si nous construisons un immeuble il sera situé devant la gare et donnera sur la rue Dorchester.

M. JACKMAN: Vous ne vous servirez pas des fondements actuels?

M. VAUGHAN: Non.

M. NICHOLSON: L'espace a été entièrement occupé durant la guerre.

M. VAUGHAN: L'espace a certainement été entièrement occupé durant la guerre, mais il y a amplement d'espace pour les besoins en temps normal.

M. REID: Bien que j'aie proposé l'adoption du rapport il y a une question que je voudrais poser. A-t-on songé à faire arrêter les trains transcontinentaux plus longtemps dans la ville d'Ottawa? Le parlement du Canada agissant au nom du peuple a dépensé des millions de dollars pour faire de cette ville une capitale qui vaille la peine d'être vue par les visiteurs, une capitale faisant honneur au pays, et pourtant, ceux qui traversent le pays se plaignent, se sont plaints à moi et je suppose à vous, que lorsque le train arrive à Ottawa, il y fait halte de tout au plus quinze ou vingt minutes. Je songe à des voyageurs de l'est et de l'ouest. Le train va à Montréal, le grand terminus, mais je songe à Ottawa, la capitale du Canada. Je songe à Ottawa comme la capitale que le public voyageur est anxieux de voir. Vous arrêtez à Edmonton quarante-cinq minutes. Vous arrêtez à Winnipeg peut-être une heure et quart, ce qui permet aux voyageurs de faire le tour de la ville. Mais, quand vous arrivez à la capitale du Canada les voyageurs peuvent à peine descendre du train pour voir où les bâtisses du parlement sont situées. On leur dit, "ah, ne sortez pas de la gare, le train est sur le point de partir". Je me demande si votre compagnie a songé à un horaire qui laisserait aux citoyens du Canada qui traversent le pays le temps de voir ces bâtisses dans la ville capitale.

M. VAUGHAN: Nous avons étudié cette question. Je doute s'il serait pratique de faire arrêter ces trains transcontinentaux ici pour plus longtemps. Ils ont une longue distance à parcourir. Ils font face à des conditions climatiques rigoureuses, particulièrement pendant l'hiver, et même à l'heure actuelle il est assez difficile de leur faire effectuer le trajet. Je crois que si les gens veulent voir Ottawa et s'y arrêter, il leur faudra voyager par d'autres trains que les trains transcontinentaux. Je ne crois pas qu'il serait pratique de prolonger l'arrêt de ces trains. Nous ne pourrions jamais faire arriver nos trains à destination.

M. NICHOLSON: Vous avez deux ou trois trains qui circulent quotidiennement entre cette ville et Montréal?

M. VAUGHAN: Oui.

M. NICHOLSON: Il y a d'autres trains s'ils veulent faire un arrêt.

M. JACKMAN: Faire un arrêt pour la veillée et entendre les cornemuses.

M. REID: Ils feraient aussi bien de se faire écorcher ici qu'à un autre endroit.

M. JACKMAN: D'un autre côté, pourquoi votre train et le train du Pacifique Canadien arrêtent-ils pendant une heure ou une heure et dix minutes à Winnipeg et à d'autres endroits ?

M. VAUGHAN: Ces trains exigent beaucoup de services à Winnipeg. Ils doivent faire certains raccordements à cet endroit. C'est le point cardinal où l'on ravitaille ces trains en route pour la côte du Pacifique.

M. JACKMAN: Il n'y a que la locomotive qui ait besoin d'être ravitaillée. On ne fait rien aux wagons ?

M. VAUGHAN: Il faut les approvisionner de glace, mettre des fournitures à bord des wagons-réfectoires et des wagons-dortoirs. Il y a beaucoup de travail à faire à cet endroit.

M. JACKMAN: On ne peut guère accélérer le travail ?

M. WALTON: Je ne crois pas que le temps puisse être abrégé.

M. VAUGHAN: Cette question a été étudiée soigneusement.

M. POULIOT: S'il y avait une belle statue de la bureaucratie dans les parcs, les voyageurs sauraient qu'ils sont à Ottawa.

M. REID: Ils le sauraient bien avant de voir une telle statue.

M. POULIOT: Ce que j'ai dit n'est pas un blâme à l'adresse du ministère des Transports qui est très bien administré et sainement dirigé.

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'ai pas donné cette interprétation à vos observations, monsieur Pouliot.

M. NICHOLSON: Je me demande si vous pourriez étudier davantage la question de faire circuler vos trains de Winnipeg à l'ouest toutes les douze heures. Vous faites partir deux trains à destination de Vancouver à un intervalle d'une demi-heure. Il me semble que s'il était possible d'établir un intervalle de douze heures entre la circulation de ces trains le public serait mieux servi. Le même raisonnement s'applique aux trains venant de Vancouver et allant à l'est. Les trains du Pacifique Canadien et du Canadien National partent à la même heure le soir. Ne pourriez-vous pas faire partir un train le matin afin de donner aux voyageurs la chance de voir les montagnes ?

M. WALTON: Nous avons étudié cette question. Jusqu'à présent un tel horaire ne s'est pas avéré faisable. Il se pourrait que l'on réussisse à faire quelque chose en ce sens. Je tiens à vous assurer que l'on étudie la question avec grand soin. Jusqu'à présent, le chargement des deux trains n'a pas permis le transfert d'une partie des voyageurs disons à Winnipeg à un train et de laisser l'autre train attendre jusqu'au soir. Dans le passé nous aurions été contraints de mettre un autre train en service. Nous en viendrons peut-être au point où la chose sera faisable.

M. NICHOLSON: Les mois d'été n'offrent-ils pas une période qui se prêterait bien à cet essai quand vous transportez beaucoup de touristes ?

M. WALTON: C'est le temps où nous ne pourrions faire l'essai.

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

M. HAZEN: Avant d'adopter le rapport, je voudrais signaler que M. McLure, un des membres de ce Comité, est forcément absent. S'il était présent, il soulèverait la question du coût du transport sur le bac transbordeur à l'île du Prince-Edouard.

M. VAUGHAN: Oui.

M. HAZEN: On a dit l'an dernier, je crois, que si vous chargez un camion de 5 tonnes de pommes de terre dans l'île, traversez le détroit sur le bac transbordeur et revenez avec une charge, il en coûte à l'opérateur de ce camion \$60 ou \$65 pour franchir une distance de 14 milles environ. Et cela pour transporter relativement peu de chose. Je ne suis pas au courant de la situation, mais je voulais m'enquérir si on a étudié davantage la question de ces frais ?

M. VAUGHAN: Depuis notre dernière réunion les gens de l'île du Prince-Edouard ont saisi la Commission des Transports de cette question. On fera valoir tous les arguments devant la Commission des Transports et je suppose qu'elle se prononcera en temps et lieu.

L'hon. M. CHEVRIER: Je pourrais peut-être ajouter que pendant la discussion des crédits du ministère vers la fin de la dernière session il y a eu une discussion à ce sujet, et j'ai donné à M. McLure les renseignements que j'avais à ce moment. Je crois que je lui ai indiqué qu'une demande serait adressée à la Commission des Transports qui est l'organisme autorisé à se prononcer sur la question des tarifs. Je crois que s'il était présent, c'est la seule réponse qu'il serait possible de lui donner dans le moment.

M. JACKMAN: Dans le cas de la gare Windsor, combien vous a-t-elle coûté en définitive ?

M. COOPER: La gare centrale.

M. JACKMAN: Je vous demande pardon.

M. COOPER: Le coût de la gare-terminus principale à la fin de 1944 est de \$13,029,000.

M. JACKMAN: C'est ce que le terminus a coûté ?

M. COOPER: Le terminus principal.

M. NICHOLSON: Ce chiffre comprend certaines voies nouvelles que vous avez installées ?

M. COOPER: Oui, ce chiffre comprend tout dans la zone de la gare.

M. JACKMAN: A quoi se rapportent les quelque \$30,000,000 ?

M. COOPER: Si vous étendez la zone jusqu'à Eastern Junction et à Mont-Royal le coût total du terminus de Montréal à la fin de 1944 est de \$27,543,000.

M. JACKMAN: C'est ce qu'il en a coûté au chemin de fer, et il y a eu quelques millions de dépensés en secours de chômage par le gouvernement qui n'entrent pas en ligne de compte.

M. COOPER: Le chiffre que j'ai cité comprend un crédit de \$1,490,000 qui constituait une contribution de la part du gouvernement fédéral pour secours aux chômeurs.

M. JACKMAN: Cette somme est comprise dans les \$27,000,000 ?

M. COOPER: Elle est déduite du coût brut pour en arriver au chiffre de \$27,000,000.

M. VAUGHAN: Une bonne partie du travail indépendamment de la somme de \$13,000,000 affectée au terminus principal aurait été nécessaire si une nouvelle gare avait été construite ou non.

M. JACKMAN: Puis-je vous demander le chiffre de vos recettes-voyageurs durant les années de l'avant-guerre ? L'état dont nous sommes saisis les fixe à \$65,000,000 pour la présente année.

M. COOPER: En 1939, nos recettes-voyageurs étaient de \$17,817,000.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Quelqu'un appuie-t-il la résolution de M. Reid ?

M. HAZEN: Pourrions-nous obtenir également le chiffre des recettes-marchandises pour 1939 ?

M. COOPER: \$160,255,000.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il a été proposé par M. Reid, appuyé par M. Picard, que ce rapport soit adopté. Que tous ceux qui sont en faveur de l'adoption du rapport disent oui.

M. JACKMAN: Je tiens à faire des réserves sur l'achat de ce chemin de fer Manitoba Northern. J'ignore si je devrais faire consigner mes remarques ici, mais s'il est conforme au règlement de faire consigner ses remarques dans l'enceinte de ce Comité.

L'hon. M. CHEVRIER: Je puis vous assurer que vous pourrez discuter le sujet en toute liberté sur le parquet de la Chambre.

M. JACKMAN: Je ne veux pas voir consigné au compte rendu que nous avons approuvé le budget à l'unanimité sans étudier cette question à fond. Puis-je demander au Ministre pourquoi faut-il que la Chambre soit saisie de cette question?

L'hon. M. CHEVRIER: La Loi des chemins de fer stipule que l'acquisition d'une nouvelle ligne est sujette à l'approbation du parlement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Que tous ceux qui sont en faveur de l'adoption du rapport disent oui.

(Adopté).

M. JACKMAN: Sur division.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous allons aborder maintenant le rapport annuel de la Canadian National (West Indies) Steamships. Je vais demander à M. Vaughan de lire le rapport.

M. VAUGHAN: Si vous me le permettez, je lirai d'abord un exposé concernant la Canadian National (West Indies) Steamships.

Maintenant que la guerre est finie et qu'il est possible de discuter plus librement les affaires de la Canadian National (West Indies) Steamships, je crois qu'il serait avantageux de présenter un court historique de la ligne, particulièrement sous le rapport des résultats financiers de l'exploitation. J'estime qu'il existe de fausses idées à ce sujet et elles sont assez répandues. L'impression générale semble être que l'exploitation de cette ligne n'a pas donné de résultats satisfaisants. Cette impression n'est certainement pas bien fondée.

La compagnie a été constituée en corporation en 1927 pour donner suite à l'accord commercial Canada-Indes Occidentales du 6 juillet 1925. Le gouvernement fédéral possède tout le capital-actions de \$40,000.

L'accord commercial de 1925 a remplacé un ancien accord négocié en 1920. Aux termes de l'accord de 1920 (et d'un accord précédent conclu en 1912) la Royal Mail Steam Packet Company avait quatre navires effectuant des voyages toutes les deux semaines entre le Canada et les Antilles. La compagnie touchait une subvention annuelle de \$340,666.66. Sous le régime de l'accord de 1920, le Canada s'est engagé à fournir aussi un service au groupe occidental des îles et ce service a été assigné à la marine marchande du gouvernement canadien. Aux termes de cet accord, les gouvernements des îles respectives s'engagèrent à contribuer 25 p. 100 des pertes résultant de l'exploitation du service, les contributions au chapitre des pertes étant limitées toutefois à £3,000 par an dans le cas des îles Bahama, £5,000 pour la Jamaïque et £5,000 pour le Honduras britannique. Le service ne fut pas rémunérateur surtout parce que les navires étaient impropres au commerce.

La Royal Mail Steam Packet Company s'est retiré du service de l'est en 1927 et l'exploitation du service a été confiée à la marine marchande du gouvernement canadien. La marine marchande du gouvernement canadien a continué par la suite à exploiter les services de l'est et de l'ouest jusqu'à ce que la Canadian National (West Indies) Steamships commence ses opérations.

Sous le régime de l'accord de 1925, le Canada s'était engagé à fournir des navires d'un certain tonnage et des services pour lesquels des compagnies de paquebots furent invitées à soumissionner. Le gouvernement canadien a reçu deux soumissions pour le service de l'est, une de la Royal Mail Steam Packet Company et une de la Canadian National Steamships. La Canadian National Steamships était l'unique soumissionnaire dans le cas du service de l'ouest. La Royal Mail Steam Packet Company a formulé deux propositions quant au service de l'est:

- (a) Elle exploiterait un service bi-mensuel de courrier, de passagers et de fret au moyen de quatre navires à passagers d'une vitesse de 12 nœuds conformément à l'accord commercial. Elle demanda pour ce service une subvention annuelle de \$582,783.33 ainsi que le privilège de faire des escales facultatives à un port des Etats-Unis dans une direction ou dans les deux directions.
- (b) Elle exécuterait le service tous les douze jours au moyen de navires d'un plus faible tonnage pour une subvention annuelle de \$534,116.67 avec le privilège de faire escale à des ports des Etats-Unis, et à la condition qu'elle ne subirait pas de concurrence de la part de navires possédés ou contrôlés par le gouvernement.

Les propositions de la Royal Mail Steam Packet Company ne furent pas acceptables au gouvernement et la Canadian National (West Indies) Steamships Limited fut constituée en corporation dans le but de fournir les services prévus par l'accord commercial.

Les cinq navires à passagers suivants furent construits par Cammell, Laird & Company, Birkenhead, Angleterre:-

	Tonnage brut	Tonnage réel	Coût total
<i>Lady Drake</i>	7,985	6,370	\$1,694,718 11
<i>Lady Hawkins</i>	7,989	6,370	1,689,284 11
<i>Lady Nelson</i>	7,970	6,370	1,685,730 12
<i>Lady Rodney</i>	8,194	4,665	1,784,672 30
<i>Lady Somers</i>	8,194	4,665	1,779,694 67

Les six cargos suivants furent transférés de la marine marchande du gouvernement canadien:

<i>Cathcart</i>	3,708	2,950	\$ 443,672 48
<i>Cavelier</i>	1,769	2,781	425,770 36
<i>Chomedy</i>	6,136	8,600	500,739 02
<i>Colborne</i>	6,230	8,650	500,724 02
<i>Cornwallis</i>	5,458	8,390	167,564 02
<i>Connector</i>	1,769	2,781	286,759 85
			\$10,969,329 06

Le coût qu'a comporté l'achat de la flotte de onze navires fut financé à même le produit d'une émission d'obligations de \$9,400,000 à 5 p. 100 à échéance de 1955, garanties par le gouvernement fédéral et certaines avances de capitaux par le gouvernement canadien. La compagnie a entrepris immédiatement l'exécution d'un programme intensif dans le but d'essayer d'encourager le commerce du fret et des passagers entre le Canada et les Iles.

Le bilan de la compagnie à la fin de 1945 indique que la perte totale pour l'entière période des opérations (1929-1945) est de \$4,963.22. Cependant, le bilan ne constitue pas état définitif de tous les profits ou de toutes les pertes résultant de l'exploitation de la Canadian National (West Indies) Steamships. Une analyse plus approfondie s'impose avant qu'on puisse conclure si la ligne a été ou n'a pas été un succès du point de vue financier. Il faudrait déduire du déficit de \$4,963,633 le montant au chapitre de la réserve d'assurances constituée à même le produit des opérations et qui n'est ni plus ni moins qu'un surplus en cas de liquidation de la compagnie. Ainsi, on se rendra compte que la perte globale a été de \$3,702,753 qui, répartie sur les dix-sept années de l'exploitation, donne une perte annuelle de \$218,000.

La perte totale de \$3,703,753 contient \$4,333,615 pour intérêts payés au gouvernement. Ces intérêts se rapportaient à des avances pour immobilisations et frais d'exploitation. Je ne m'oppose pas à débiter des intérêts sur des montants perdus au cours des premières années d'exploitation. Ces avances ne produisent jamais des disponibilités susceptibles de rapporter quelque chose. Nous avons réclamé non seulement contre le principe mais aussi contre le taux d'intérêt

que nous jugions excessif. Le taux d'intérêt de 5 p. 100 a continué jusqu'à la fin de 1943 où il a été réduit à 2½ p. 100. Sur le total des intérêts payés au gouvernement, \$4,333,615, la somme de \$3,226,616 représente les intérêts sur les avances pour déficits. Ainsi, on se rendra compte que le déficit de la compagnie à la fin de 1945 représente, en general, les intérêts payés au gouvernement fédéral sur ses avances pour les déficits des premières années d'exploitation alors que la ligne était en voie de développement. Malheureusement, cette période a coïncidé avec les années de la dépression économique.

Il convient de se rappeler aussi que nos opérations ont été restreintes et régies par les conditions des accords commerciaux, accords qui exigeaient des escales à certains ports et le maintien de services spécifiques qui n'auraient pas été entrepris si nous avions eu seulement en vue les résultats financiers de l'opération. Par exemple, dans le cas du service Kingston-Belize, le déficit en 1941 a été de \$1,270,149. Aucune ligne privée n'aurait entrepris ce service sans subvention.

Je tiens maintenant à mentionner quelques-uns des avantages acquis au Canada que le bilan n'indique pas. En décidant d'affecter ces services à la Canadian National (West Indies) Steamships, le Canada a épargné les subventions qui auraient été payées à des lignes privées. Si l'on calcule la subvention qu'il aurait fallu payer pour le service de l'ouest et si on applique les paiements de subventions reçues des gouvernements des Iles de 1929 à 1941 (quand le service fut réduit à cause de la guerre) on peut dire que le Canada a économisé \$12,870,000 en subventions grâce à l'exploitation de ces services par nos navires.

Durant la période des opérations, les cargaisons de produits exportés du Canada aux Iles se sont chiffrées à 2,458,628 tonnes et leur valeur commerciale a dépassé \$208 millions. Les produits importés s'élevèrent à 3,381,159 tonnes et leur valeur commerciale à plus de \$114 millions. Le tonnage des produits importés comprenait 25,158,300 régimes de bananes importées de 1929 à 1941. La régularité et la garantie du service jusqu'au commencement de la période de la guerre ont contribué pour beaucoup à améliorer les relations commerciales entre le Canada et les Antilles. Cet avantage pour le Canada n'apparaît pas dans notre bilan.

La compagnie a été obligée de transporter tous les courriers gratis, sous prétexte que les subventions payées par les divers gouvernements des Iles comprennent le transport du courrier. Les recettes du courrier aux "taux courants" se seraient chiffrées à \$20,000 par année.

Il convient de signaler également que la compagnie a créé beaucoup d'emplois, la somme totale payée en salaires dépassant \$16,250,000. La compagnie a acheté de fortes quantités d'huile et de provisions, et l'entretien et le radoubage des navires ont procuré une somme de travail considérable à des chantiers canadiens.

L'exploitation de la flotte a été d'une valeur incalculable en procurant à des citoyens canadiens l'occasion de devenir marins. L'empressement avec lequel un si grand nombre de nos officiers et de nos matelots ont offert de s'enrôler dans la marine canadienne et la marine marchande au commencement de la guerre en constitue une preuve éclatante. Ce grand nombre de marins expérimentés à cette époque a constitué un facteur important dans l'établissement si efficace et si expéditif du service naval canadien et de la marine marchande canadienne quand on en avait le plus pressant besoin.

Je pense donc que les membres du Comité conviendront facilement avec moi que le service des Antilles que nous avons fourni a donné les résultats les plus heureux et que son maintien est pleinement justifié. C'est pour ces motifs que les administrateurs ont déclaré dans leur rapport annuel que l'exploitation future de la compagnie fait l'objet d'une étude sérieuse et qu'il ne faudrait pas que cette ligne de vaisseaux disparaisse comme suite de la guerre.

M. POULIOT: Très bien, très bien.

M. REID: Voici ma première question: les gouvernements des Iles vous paient-ils encore des subventions, comme il est dit à la page 1 de votre mémoire, sous le régime de l'ancien accord de 1920?

M. VAUGHAN: Non, monsieur. Ces subventions ont été réduites pendant la guerre.

L'hon. M. CHEVRIER: L'accord est encore en force.

M. COOPER: Les gouvernements des Iles avaient convenu de payer une subvention totale de £45,500 par année. En 1945, par suite de la réduction des services, les paiements ont été de £29,850.

M. REID: N'avaient-ils pas promis de payer 25 p. 100 de vos pertes?

M. COOPER: Ils avaient convenu seulement de payer 25 p. 100 de la perte jusqu'à concurrence du montant des subventions, et cela s'appliquait aux services antérieurs, non pas aux services courants. L'obligation était limitée à £45,500 par an sous le régime de l'accord commercial de 1926-1927.

M. REID: Et ces subventions sont créditées à la Steamships Company ou au gouvernement?

M. VAUGHAN: Elles sont portées au crédit de l'exploitation des paquebots.

M. REID: Elles paient le transport du courrier.

M. JACKMAN: Puis-je m'enquérir de la situation actuelle de l'accord; est-il encore en vigueur?

M. VAUGHAN: Pardon?

M. JACKMAN: Où en est l'accord en 1946?

M. VAUGHAN: Je crois que l'accord a expiré et, autant que je sache, n'a pas encore été renouvelé.

M. JACKMAN: A-t-on demandé le service?

M. VAUGHAN: Nous avons dirigé le service pendant toute la période de la guerre; nous n'avons pas fait toutes les escales que prévoyait l'accord, mais nous avons exploité un service. Nous avons une flotte de plus de vingt navires l'an dernier. Nous avons continué les opérations durant toute la guerre à l'exception du service des passagers, et nous n'avons pas eu les navires nécessaires pour fournir un service complet.

M. JACKMAN: Je me demande ce qui arriverait si le parlement ne fait pas un nouvel accord.

M. VAUGHAN: Nous croyons qu'il est encore possible d'exploiter ces navires.

M. JACKMAN: Sans subvention?

M. POULIOT: Quelles propositions avez-vous à formuler, monsieur Vaughan? J'ai écouté vos observations avec un très grand intérêt. Or, puis-je vous poser cette question: si la subvention de \$582,000 avait été payée durant les treize années de 1929 à 1941, le gouvernement du Canada aurait versé \$12,870,000 qu'il n'a pas été appelé à verser parce que la Royal Mail Steam Packet Company n'a pas été exploitée.

M. VAUGHAN: Oui, monsieur; il a épargné cette somme.

M. POULIOT: Précisément. Vous avez dû payer 5 p. 100 de ce chef pendant un certain temps?

M. VAUGHAN: Nous avons payé 5 p. 100 sur les pertes subies dans les débuts.

M. POULIOT: Et ce taux a été réduit à 2½ p. 100?

M. VAUGHAN: Oui, en 1943.

M. POULIOT: Les opérations de vos navires étaient sujettes aux circonstances critiques de la guerre?

M. VAUGHAN: Leurs mouvements étaient contrôlés dans une certaine mesure par l'Amirauté.

M. POULIOT: Ils relevaient du contrôle de l'Amirauté?

M. VAUGHAN: Oui.

M. POULIOT: Ainsi que tous les navires au long cours. Maintenant, monsieur Vaughan, je voudrais savoir quelles propositions vous avez à formuler pour

établir les vapeurs du Canadien National sur une base d'efficacité semblable à celle d'avant la guerre?

M. VAUGHAN: Je crois que si vous me permettez de lire ce rapport, monsieur Pouliot, vous y trouverez les renseignements que vous désirez:

MONTRÉAL, 15 MARS 1946.

A L'HONORABLE LIONEL CHEVRIER, C.R., DÉPUTÉ,

MINISTRE DES TRANSPORTS, OTTAWA.

Monsieur le ministre,

Au nom du Conseil d'administration de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de cette Compagnie pour l'exercice 1945.

Par comparaison avec l'année précédente les résultats de l'exploitation s'établissent ainsi:

	1945	1944	Diminution	Pour-cent
Recettes d'exploitation.....	\$4,412,251.34	\$5,378,058.55	\$965,807.21	17.96%
Frais d'exploitation.....	2,849,091.51	3,403,725.74	554,634.23	16.30%
Bénéfice d'exploitation.....	\$1,563,159.83	\$1,974,332.81	\$411,172.98	

Le compte d'exploitation indique une réduction dans le chiffre d'affaires en 1945 par comparaison avec le chiffre de l'année précédente. Le nombre de voyages complets a été de 23 alors qu'il avait été de 25 en 1944. Le tonnage d'exportation a diminué de 23,117 tonnes et celui d'importation de 31,880 tonnes. Les recettes du fret se sont élevées à \$3,155,714 en 1945 contre \$4,125,593 en 1944, une diminution de \$969,879 ou de 23.5%. Les recettes des passagers ont augmenté de \$8,231, qu'elles étaient en 1944, à \$55,325 en 1945. Ceci est dû à la reprise d'un service limité de passagers. Toutefois, le nombre des cabines de passagers a été tout à fait insuffisant pour satisfaire aux nombreuses demandes reçues au cours du second semestre.

Les revenus de placement du fonds de remplacement des vaisseaux se sont élevés à \$216,842, ce qui, ajouté au bénéfice d'exploitation, porte le total du revenu brut à \$1,780,001. Sur ce montant ont été prélevés \$520,916 pour intérêt sur obligations et change et \$142,999 pour intérêt dû sur des avances de l'Etat, ce qui laisse un surplus de revenus pour l'année de \$1,116,085.

Ce surplus a été utilisé de la façon suivante: \$632,080 ont été remis à l'Etat en décharge pour immobilisations et fonds de roulement, \$216,842 de revenus du fonds de remplacement des vaisseaux ont été gardés à ce fonds et le reliquat, soit \$267,162, a été mis de côté pour dépréciation additionnelle, conformément à la décision qui a été prise de vendre quelques-uns des vieux vaisseaux dans un avenir prochain.

Maintenant que la guerre est finie et que le secret qui entourait les opérations en temps de conflit n'existe plus, il semble à propos de rapporter ce qu'a fait la Compagnie durant ces dernières années. Au début des hostilités la flotte comprenait les onze vaisseaux suivants:

	Tonnage brut	Tonnage réel
<i>Lady Drake</i>	7,985	6,370
<i>Lady Hawkins</i>	7,989	6,370
<i>Lady Nelson</i>	7,970	6,370
<i>Lady Rodney</i>	8,194	4,665
<i>Lady Somers</i>	8,194	4,665
<i>Cathcart</i>	3,708	2,950
<i>Cavelier</i>	3,663	2,950
<i>Chomedy</i>	6,136	8,600
<i>Colborne</i>	6,230	8,650
<i>Cornwallis</i>	5,458	8,390
<i>Connector</i>	1,789	2,781
	<u>67,316</u>	<u>62,761</u>

Au cours de l'année 1940, les divers services ont été exploités très irrégulièrement quant aux dates de départ et d'arrivée, et le 3 octobre 1940, le *Lady Somers* a été réquisitionné par les autorités navales du Royaume-Uni.

Le 15 juillet 1941, le *Lady Somers* a été coulé par l'ennemi, mais son équipage de 175 officiers et matelots a été sauvé.

A la demande du Canadian Shipping Board le *Cornwallis* a été envoyé en Extrême-Orient en juillet 1941. Il a été suivi par le *Chomedy* en août et le *Colborne* en septembre. Chacun de ces vaisseaux a fait deux voyages complets avant la chute de Singapore, le 15 février 1942.

Le 19 janvier 1942, le *Lady Hawkins* a été coulé. Ce vaisseau a quitté Boston le 16 janvier avec 211 passagers et 110 hommes d'équipage. Sur ce nombre, soixante-dix seulement ont pu être sauvés. Les survivants furent mis à terre à San Juan, Puerto Rico, le 28 janvier, par le *Coamo*.

Le 9 mars 1942, alors qu'ancré dans le port de Castries, Ste-Lucie, Antilles anglaises, le *Lady Nelson* a été torpillé et gravement endommagé. Quinze passagers et trois membres de l'équipage ont été tués et plusieurs autres grièvement blessés. On réussit cependant à sauver le vaisseau qui fut toué jusqu'à Mobile, Alabama, où il arriva le 29 mai 1942. Alors qu'il était en cale sèche, à Mobile, il fut décidé de le convertir en navire hôpital et il fut nolisé par le ministère de la Défense nationale. Les réparations et le remodelage furent terminés le 18 février 1943. Le 1er mai 1943, il partait de Halifax pour son premier voyage comme navire hôpital.

Le 4 mai 1942, le *Lady Drake* fut torpillé et six passagers et six membres de l'équipage perdirent la vie. Le vaisseau avait quitté les Bermudes le 3 mai avec 141 passagers, 113 hommes d'équipage et 11 membres de l'équipage du *Lady Nelson* qu'on rapatriait. Le *Owl* ramena les survivants aux Bermudes.

En juin 1942, il fut décidé de mettre le *Lady Rodney* à la disposition du gouvernement pour le transport de troupes entre le Canada, Terre-Neuve et le Labrador et ce vaisseau fut nolisé par le ministère de la Défense nationale. En octobre 1945, alors qu'il était toujours au service du gouvernement, il fut affecté au rapatriement de nos troupes.

Le 11 septembre 1942, dans le port de Bridgetown, Barbade, le *Cornwallis* a été torpillé. Il ne coula pas et après sauvage fut toué à Mobile pour y subir des réparations qui furent complétées en juillet 1943.

En décembre 1943, le *Connector* qui avait été retiré du service des Antilles en 1941 et ramené au Canada pour servir dans nos eaux a été nolisé par le gouvernement de la Jamaïque pour naviguer entre Kingston, Jamaïque, et Tampa, Floride. Ce contrat est encore en vigueur.

Le 3 décembre 1944, le *Cornwallis* a été torpillé au large de la côte du Maine. Ce vaisseau transportait un équipage de 40 hommes et un rapatrié. Sur ce nombre, cinq membres de l'équipage seulement ont pu être sauvés.

A la fin de la guerre, la flotte était donc réduite aux sept vaisseaux suivants, y compris le *Lady Nelson* et le *Lady Rodney* qui étaient encore au service de l'Etat:

	Tonnage brut	Tonnage réel
<i>Lady Nelson</i>	7,970	6,370
<i>Lady Rodney</i>	8,194	4,665
<i>Cathart</i>	3,708	2,950
<i>Cavelier</i>	3,663	2,950
<i>Chomedy</i>	6,136	8,600
<i>Colborne</i>	6,230	8,650
<i>Connector</i>	1,789	2,781
	37,690	36,966

En s'efforçant de maintenir son service aux Antilles et d'entreprendre certains voyages pour le compte des ministères des Transports et des Munitions et Approvisionnements, la Compagnie augmenta sa flotte de temps à autre en

nolisant ou en exploitant sous contrat des vaisseaux appartenant à d'autres compagnies.

Le *Canatco* et le *Dalwarnic* ont été loués de la Canada Atlantic Transit Company. Le *Canatco* s'est perdu le 21 octobre 1942 au large de la côte du Labrador. Tout l'équipage de 36 hommes a été rescapé par un navire de l'escorte navale. Le *Dalwarnic* est toujours sous location et exploité sous charte-partie.

En différents temps, 17 vaisseaux ont été mis en service en vertu d'accords conclus avec la Park Steamship Company Limited. Huit de ces vaisseaux naviguaient encore à la fin de 1945. Ils étaient exploités sur la base d'honoraires d'administration et de commissions.

Quatre vaisseaux ont aussi été exploités pour le compte du ministère des Transports de guerre du Royaume-Uni. Ils ont été retournés au ministère à la fin de 1945.

De 1940 à 1945 inclusivement, les résultats d'exploitation, y compris la dépréciation sur les vaisseaux, ont été les suivants:

Année	Recettes d'exploitation	Frais d'exploitation	Bénéfice d'exploitation
1940.....	\$ 5,750,341.42	\$ 4,874,386.38	875,955.04
1941.....	6,756,463.57	5,291,751.92	1,464,711.65
1942.....	5,600,496.25	4,380,852.94	1,219,643.31
1943.....	4,492,188.94	3,188,578.72	1,303,610.22
1944.....	5,378,058.55	3,403,725.74	1,974,332.81
1945.....	4,412,251.34	2,849,091.51	1,563,159.83
	<u>\$32,389,800.07</u>	<u>\$23,988,387.21</u>	<u>\$ 8,401,412.86</u>

A même ce bénéfice d'exploitation il a été payé \$3,224,012 en devises des Etats-Unis sur les obligations en cours de la Compagnie. Il a été payé en outre à l'Etat \$3,412,353 en intérêt et \$1,765,047 en remboursement de principal, soit un paiement total à l'Etat de \$5,177,400.

L'assurance et autres recouvrements pour vaisseaux perdus au cours de la guerre, la dépréciation et les revenus de fonds ont été versés à un fonds spécial de remplacement des vaisseaux qui, au 31 décembre 1945, s'élevait à \$6,740,407. Ce fonds est constitué par des obligations de la victoire.

		BILAN	
		AU 31	
		ACTIF	
IMMOBILISATIONS:			
Vaisseaux.....		\$5,558,668.15	
Moins dépréciation.....		3,252,748.09	
		<u>\$2,305,920.06</u>	
Fonds de remplacement des vaisseaux.....		6,740,407.66	\$ 9,046,327.72
DISPONIBILITES:			
En banque.....	\$722,406.61		
Dépôts spéciaux.....	13,150.00	\$ 735,556.61	
Comptes à recevoir.....		1,115,719.67	
Soldes de fret, passages et agences.....		404,853.69	
Inventaires.....		24,203.66	
Avances aux capitaines, matelots, etc.....		26,938.29	
Dû aux fonds d'assurance et de remplacement.....		257,048.24	2,050,223.68
FONDS D'ASSURANCE.....			1,260,880.88
ESCOMPTE SUR CAPITAL-ACTIONS.....			40,000.00
			<u>\$12,397,432.28</u>

CERTIFICATS DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited et compagnies subsidiaires pour l'exercice terminé le 31 décembre 1945 et nous certifions qu'à notre avis

La Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, a commencé son exploitation en 1929 conformément au traité de commerce avec les Antilles, conclu le 6 juillet 1925. Depuis, ses bateaux, battant le pavillon rouge de la Marine canadienne, ont beaucoup aidé à développer le commerce extérieur du Canada avec les Bermudes, les îles Sous-le-vent, les îles du Vent, la Barbade, Trinidad, la Guyane anglaise, les Bahamas, la Jamaïque et le Honduras britannique. Ils ont transporté 3,381,159 tonnes de produits importés et 2,458,628 tonnes de produits exportés. Ils ont procuré de l'emploi sur mer et dans les chantiers maritimes à des citoyens canadiens. Les vaisseaux du type "Lady" ont été extrêmement populaires auprès des touristes et de nombreuses demandes de renseignements nous sont faites quant à la date de la reprise de nos services de passagers. Il ne faudrait pas que cette ligne de vaisseaux disparaisse comme suite de la guerre. L'exploitation future de la Compagnie est l'objet d'une étude sérieuse. Afin de répondre aux besoins immédiats il a été décidé d'acheter de la Corporation des biens de guerre trois cargos à moteur Diesel, de 7,500 tonnes réelles chacun, ayant 16,000 pieds d'espace frigorifié et une vitesse de 15 nœuds. Ces bateaux actuellement en construction pour la Wartime Shipbuilding Limited, devraient être livrés à la Compagnie à la fin de cet été. Un navire jaugeant 4,700 tonnes réelles a été acheté de la Park Steamship Company et quatre autres navires similaires ont été nolisés vides. La Compagnie désire aussi reprendre possession de la *Lady Nelson* et de la *Lady Rodney* aussitôt que ces navires auront fini de rapatrier des troupes et auront été remodelés de façon à pouvoir être affectés au transport du fret et des passagers.

Le Conseil d'administration désire rendre un sincère hommage à la bravoure et à la loyauté dont ont fait preuve les hauts fonctionnaires et employés de la Compagnie durant les pénibles et dangereuses années de guerre. Plusieurs de ces hommes ont été appelés à servir dans la marine de guerre dès le début des hostilités et un grand nombre, tant dans ce service que dans la Marine marchande, ont été décorés pour actes de bravoure et loyaux services. La Compagnie conservera et honorera la mémoire de ceux qui ont été tués dans l'exercice de leur devoir. A leurs familles en deuil le Conseil d'administration offre ses plus sincères condoléances.

Le Président.

D'ENSEMBLE

DÉCEMBRE 1945.

		PASSIF	
CAPITAL-ACTIONS:			
Autorisé et émis: 400 actions à \$100.00 chacune.....			\$ 40,000.00
DETE CONSOLIDÉE:			
Obligations-Or, 5%, 25 ans, garanties par Dominion du Canada, échéance 1955.....			9,400,000.00
AVANCES DU DOMINION DU CANADA.....			5,059,960.94
EXIGIBILITÉS:			
Comptes à payer.....	\$1,136,423.60		
Arriérés d'intérêt.....	13,150.00		
Intérêts courus mais non échus.....	156,666.67		
Passages payés d'avance.....	26,392.35		1,332,632.62
CRÉDITS EN SUSPENS.....			267,591.06
RÉSERVE POUR ASSURANCE.....			1,260,880.88
PROFITS ET PERTES—Déficit.....			4,963,633.22
			\$12,397,432.28

NOTE:—Une réserve a été constituée pour les pensions en vigueur en vertu du plan contractuel de 1935, mais non pour celles conditionnellement prévues.

T. H. COOPER,
Vice-président et contrôleur

le bilan d'ensemble ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation de la compagnie des Steamships au 31 décembre 1945, et que l'état des revenus et le compte de profits et pertes relatifs à ce bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1945 sont dressés correctement.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

ÉTAT DES REVENUS

RECETTES D'EXPLOITATION:	1945	1944
Fret.....	\$3,155,714.43	\$4,125,593.02
Passagers.....	55,325.89	8,231.61
Honoraires de direction et commissions, etc.....	258,869.34	262,880.93
Subventions.....	132,235.50	177,200.00
Affrètement.....	810,106.18	804,152.99
Total.....	\$4,412,251.34	\$5,378,058.55
FRAIS D'EXPLOITATION:		
Voyages complets.....	\$2,397,075.48	\$3,004,628.20
Dépréciation des navires.....	279,466.28	243,158.05
Traitements et salaires.....	132,436.44	119,685.66
Pensions.....	4,329.72	3,338.00
Divers.....	35,783.59	32,915.83
Total.....	\$2,849,091.51	\$3,403,725.74
Bénéfice d'exploitation.....	\$1,563,159.83	\$1,974,332.81
Revenus du fonds de remplacement des vaisseaux.....	216,842.16	—
	\$1,780,001.99	\$1,974,332.81
Service de la dette due au public.....	470,000.00	470,000.00
Change sur la monnaie américaine.....	50,916.66	51,700.00
Intérêt sur billets et avances de l'État.....	142,999.42	181,246.06
Surplus.....	\$1,116,085.91	\$1,271,386.75

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

AU 31 DÉCEMBRE 1945.

Solde au 31 décembre 1944—Déficit.....	\$8,070,061.51
Transfert de la réserve pour remplacement des vaisseaux au 1er janvier 1945.....	2,257,505.14
Surplus d'après l'état des revenus, exercice 1945.....	1,116,085.91
Mise au point de la dépréciation pour exercices antérieurs.....	267,162.76
Solde au 31 décembre 1945—Déficit.....	\$4,963,633.22

M. PICARD: Quelles nouvelles mobilisations seraient nécessaires pour rétablir le service sur le plan de l'avant-guerre?

M. VAUGHAN: Vous trouverez cela dans le budget de la Canadian National (West Indies).

M. PICARD: Où relevons-nous ce renseignement?

L'hon. M. CHEVRIER: Ce renseignement se trouve dans la dernière partie du budget des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. POULIOT: Je veux vous poser cette question parce que j'ai beaucoup de sympathie pour vous, et parce que les navires constituent un facteur de la plus haute importance dans notre commerce avec d'autres pays: vous avez donné un chiffre de \$12,870,000 qui aurait été le montant total des subventions si on avait continué le paiement des subventions à la Royal Mail Steam Packet Co.

M. VAUGHAN: Oui, ou à d'autres compagnies privées.

M. POULIOT: Or, qu'est-ce que le gouvernement a payé?

M. VAUGHAN: Le gouvernement a payé les pertes des premières années d'exploitation et nous a fait payer un taux d'intérêt de 5 p. 100 sur ces montants à titre de prêts, et il ne nous a nullement crédités des subventions qu'il aurait versées à des lignes privées.

M. POULIOT: Je vous comprends, mais je veux être précis sur ce point: combien le gouvernement canadien a-t-il payé sur les pertes subies durant les premières années?

M. VAUGHAN: Vous avez ces chiffres, monsieur Cooper.

M. COOPER: Toutes les avances étaient sous forme de prêts portant intérêt, \$5,059,000.

M. POULIOT: Non, non; vous n'avez pas saisi ma question. Voici ma question, combien le gouvernement canadien a-t-il payé pour combler les pertes subies par la Canadian National Steamships au cours de la première année d'exploitation?

M. COOPER: La première année ou les premières années?

M. POULIOT: Non, les pertes durant la première année. Les pertes dont M. VAUGHAN a fait mention.

M. JACKMAN: Je crois qu'il désire obtenir un état détaillé de vos pertes par années.

M. COOPER: Le gouvernement nous a avancé \$862,269 en 1929, soit le montant de la perte pour cette année-là. Il nous a avancé \$992,000 en 1930, \$916,000 en 1931, \$753,000 en 1932, \$967,000 en 1933, et \$566,000 en 1934, soit un total de \$5,059,000. Il ne nous a rien avancé depuis.

M. POULIOT: \$5,059,000, et combien avez-vous payé d'intérêt sur cela au gouvernement?

M. COOPER: Les intérêts sur ce montant sont de \$3,266,000.

M. JACKMAN: Des intérêts courus mais non payés.

M. COOPER: Payés.

M. JACKMAN: Payés?

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: Et le taux d'intérêt était de 5 p. 100?

M. COOPER: Le taux d'intérêt était de 5 p. 100 jusqu'à la fin de 1943, puis le gouvernement l'a réduit à 2¼ p. 100.

M. POULIOT: Et le montant de \$3,266,000 constitue le montant des intérêts payés jusqu'à l'an dernier, y compris les intérêts au taux de 2½ p. 100?

M. COOPER: Le taux était de 5 p. 100 jusqu'à la fin de 1943 et de 2½ p. 100 à compter de cette date jusqu'à la fin de 1945.

M. POULIOT: C'est le montant total des intérêts payés par la Canadian National Steamships Company au gouvernement sur les avances?

M. COOPER: Pour déficits.

M. POULIOT: Et maintenant, si vous voulez bien prendre votre crayon; le gouvernement canadien a dépensé \$7,811,000 de moins qu'il n'aurait dépensé si la subvention avait été payée.

M. COOPER: Non, je ne crois pas. Nous avons payé \$3,266,000 au gouvernement.

M. POULIOT: Non, non; j'en viendrai à cela. Si nous prenons en premier lieu le montant que le gouvernement fédéral aurait payé s'il avait accordé une subvention, cela aurait fait \$12,870,000, et au lieu de déboursier ce montant, le gouvernement fédéral a avancé \$5,059,000 pour combler le déficit d'exploitation?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. POULIOT: Alors, le solde s'établit à \$7,801,000.

M. COOPER: \$7,811,000.

M. POULIOT: Oui, que le gouvernement n'a pas dépensés parce que la subvention n'a pas été accordée sur la même base qu'auparavant.

M. COOPER: Vous avez parfaitement raison.

M. POULIOT: Eh bien, en plus de cette différence, de cette économie, le gouvernement a reçu de la Canadian National Steamships \$3,266,000 en intérêts?

M. COOPER: En effet, \$3,266,000.

M. POULIOT: Oui, et si nous ajoutons \$7,811,000 à ce montant de \$3,266,000, cela signifie que la somme que le gouvernement a reçue en intérêts, la différence entre le montant de \$12,870,000 qui aurait été payé en subventions et le montant de \$11,037,000, la différence est seulement de \$1,833,000 ?

M. COOPER: Je ne saisis pas ce calcul.

M. POULIOT: Je veux que vous le compreniez, car il montre que la contribution du gouvernement à la Canadian National (West Indies) Steamships a été bien minime comparée au commerce que cela nous a valu. En premier lieu, nous avons le montant des subventions qui auraient été payées, \$12,870,000, moins les avances faites par le gouvernement, \$5,059,000, ce qui laisse au gouvernement un solde favorable de \$7,811,000.

M. COOPER: Oui.

M. POULIOT: Si nous ajoutons à ce solde favorable le montant payé en intérêts nous avons une somme totale de \$11,037,000.

M. COOPER: Exactement.

M. POULIOT: L'argent que le gouvernement n'a pas déboursé parce que la subvention n'a pas été payée et l'argent que le gouvernement a reçu sous forme d'intérêts sur les avances, au chapitre des déficits, représentent par conséquent un montant de \$11,037,000 consistant de la somme totale des économies et des intérêts reçus.

M. COOPER: Précisément.

M. POULIOT: Si nous déduisons du montant possible qui aurait été payé en subventions, \$12,870,000, montant économisé, le montant reçu par le gouvernement, soit \$11,037,000, cela veut dire que la contribution du gouvernement à la Canadian National (West Indies) Steamships a été seulement de \$1,833,000.

M. COOPER: Je ne vois pas pourquoi vous faites cette déduction. Puis-je faire le calcul de cette façon? Le gouvernement a économisé \$7,811,000 en servant de la Canadian National (West Indies) Steamships au lieu de payer des subventions.

M. POULIOT: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce calcul est basé sur la supposition que le gouvernement aurait convenu de verser une subvention de \$582,000 à la Royal Mail Steam Packet Company.

M. POULIOT: Exactement.

M. COOPER: En nous basant seulement sur cette supposition.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est une supposition fort problématique. *

M. VAUGHAN: Je pourrais faire observer que les \$582,000 ne se rapportaient qu'à un service. Aux termes de l'accord entre le Canada et les Antilles, le gouvernement était tenu de fournir deux services, à l'île orientale et à l'île occidentale. Les \$582,000 ne se rapportaient qu'au service à l'île orientale, et nulle compagnie ne voulait mentionner de chiffre pour le service de l'île occidentale, mais il est juste de supposer que la subvention qui aurait été demandée pour le service occidental aurait été plus élevée que celle demandée pour le service oriental parce que le trafic du service occidental n'est pas aussi profitable que celui du service oriental.

M. POULIOT: Je comprends cela, mais je ne cherche qu'à présenter la situation sous son vrai jour. Je veux vous aider parce que je considère que la compagnie des paquebots est de la plus haute importance pour le Canada sous plusieurs rapports. Je cherche à démontrer à ce Comité que si le gouvernement a payé \$5,059,000 pour aider la Canadian National (West Indies) Steamships il a par contre reçu des intérêts, et si nous ajoutons le montant des intérêts que le gouvernement a reçus sur ses avances à la somme économisée du fait qu'il n'a pas payé de subvention, bien que cela soit problématique, nous avons un montant total de \$11,037,000.

M. COOPER: Oui. Je crois que vous devriez arrêter là. A mon sens vous devriez vous arrêter là, car c'est à l'avantage de l'État, en supposant, comme le Ministre l'a déclaré, qu'il aurait payé une subvention. En ce qui concerne la subvention, le pays y a gagné \$7,811,000 et en plus, le Canada a touché \$3,226,000 d'intérêt.

M. POULIOT: Oui, et vous me comprendrez car je tiens à être aussi explicite que possible. Nous avons encore les \$12,870,000, la somme totale de la subvention qu'il aurait fallu payer.

M. NICHOLSON: Vous en avez déjà tenu compte, n'est-ce pas ?

M. POULIOT: Non. Je l'ai mentionnée. Je m'arrête à ce que l'État n'a pas versé, à ce qu'il a reçu, et si nous additionnons les deux, nous avons une somme de \$11,037,000 à déduire des \$12,870,000 que l'État aurait payés en subvention. En conséquence, l'Etat a dépensé véritablement une somme de \$1,833,000.

M. COOPER: Non. A mon avis, votre raisonnement n'est pas tout à fait juste. Je crois plutôt que par suite de l'exploitation de ces services par nos navires, l'Etat, en ce qui concerne les affaires que nous discutons, a réalisé un profit de \$11,037,000.

M. PICARD: Selon moi, le dernier chiffre soumis par M. Pouliot, la déduction de la somme de \$11 millions de la somme de \$12 millions, représente ce que l'État a épargné, n'a pas versé.

M. POULIOT: N'a pas versé.

M. PICARD: Il aurait pu avoir à payer \$12 millions et il a reçu, de fait, \$11 millions; ainsi le million de différence représente une économie pour l'État.

M. POULIOT: En outre vous avez transporté gratuitement le courrier postal ?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. COOPER: Et nous avons fait des importations et des exportations représentant une valeur de \$322 millions.

M. POULIOT: Exactement. Vous êtes la seule compagnie exploitant un service avec horaire régulier ?

M. VAUGHAN: Je crois qu'il est juste de dire que nous étions la seule compagnie exploitant un service à horaire régulier. La compagnie Pickford & Black, d'Halifax, a exploité quelques petits navires se rendant aux îles occidentales, à la Jamaïque. Je ne crois pas qu'aucune compagnie ait exploité, durant cette période, un service pour les îles orientales, sauf peut-être des goélettes.

M. POULIOT: Vous étiez la seule compagnie à faire un service régulier de passagers ?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

L'hon. M. CHEVRIER: N'y avait-il pas des compagnies des États-Unis faisant escale à Halifax et à Montréal ? La United Fruit ?

M. VAUGHAN: Il n'y avait pas d'autres navires de passagers venant au Canada des Indes Occidentales. Nous étions la seule compagnie avec un service de passager à destination et en provenance du Canada.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que la question de M. Pouliot comprenait le transport des passagers et celui des marchandises.

M. VAUGHAN: Quelques rares vaisseaux de l'United Fruit se sont rendus à Saint-Jean avec des cargaisons de bananes. Je crois que l'un de ses navires y a fait escale à des intervalles irréguliers, et M. Pouliot a eu raison de dire que nous étions la seule compagnie à fournir un service avec horaire régulier.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce que je tiens à bien faire remarquer au Comité c'est que d'autres compagnies allaient à ces îles en plus des Canadian National (West Indies) Steamships. Les navires de l'United Fruit et du Saguenay allaient dans ces parages, n'est-ce pas ?

M. VAUGHAN: Oui, c'est vrai. Nous n'avions pas de monopole.

M. MUTCH: Mais le fait demeure que vous avez obtenu de bons résultats malgré une concurrence normale.

M. POULIOT: Exactement.

M. PICARD: Je crois que tout le monde s'efforce d'être aimable à l'égard de la compagnie.

M. POULIOT: Elle le mérite.

M. NICHOLSON: Dans le même ordre d'idées que M. Pouliot, je me demande pourquoi la direction n'a pas réclamé plus fortement en 1929, 1930 et 1931, et pourquoi on a laissé accumuler d'aussi gros déficits? Étant donné qu'on avait accordé des subventions pour le service, à mon sens, on avait de bonnes raisons. Pourquoi n'a-t-il pas été possible de faire faire des ajustements d'année en année plutôt que d'avoir à la fin de 1934 un déficit de \$5 millions? Ne serait-il pas possible à ce stade de faire une mise au point? Le raisonnement de M. Pouliot est fort juste; que la compagnie a été placée dans une situation déraisonnable et qu'on devrait faire une mise au point plutôt que de porter dans le bilan un passif considérable parce que des subventions n'ont pas été payées au début de l'exploitation.

M. VAUGHAN: Je ne saurais vous dire si on a réclamé à l'époque de sir Henry Thornton, au début du service. Je peux vous dire cependant que nous réclamons depuis que je suis président, c'est-à-dire depuis cinq ans. Nous avons réussi en 1943, à faire réduire le taux d'intérêt de 5 à 2½ p. 100, mais c'est tout ce que nous avons pu obtenir.

M. NICHOLSON: Jusqu'où êtes-vous allé? Pouvez-vous fournir au Comité des renseignements additionnels sur les mises au point que vous avez demandées?

M. VAUGHAN: Nous nous sommes adressés au ministère des Finances, mais c'est tout ce que nous pouvons faire.

M. MUTCH: Le fait demeure cependant que vous avez pu supporter le fardeau et réaliser un bénéfice?

M. VAUGHAN: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Si l'État avait été appelé à payer une subvention pour cette deuxième route, cela fait plus d'un million de dollars par an pour les deux.

M. VAUGHAN: Oui, dans les premiers temps de la compagnie, nous n'avons pas perdu plus d'argent que l'État n'aurait eu à verser en subventions.

M. MUTCH: A des entreprises privées?

M. VAUGHAN: A une entreprise privée.

M. POULIOT: Monsieur le Ministre, puis-je vous demander si on peut encore acheter des navires de 10,000 tonnes?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, ils ont tous été vendus, du moins ceux qui relevaient de la Park Steamships. J'apprends du ministère de la Reconstruction qu'ils ont tous été vendus, sauf les trois dont les Canadian National (West Indies) Steamships ont fait l'acquisition.

M. POULIOT: Comptez-vous remplacer les trois navires du type "Lady" qui ont été coulés?

M. VAUGHAN: Nous ne comptons pas les remplacer par des navires du même modèle. Nos prévisions budgétaires indiquent que nous allons faire l'acquisition, de la Corporation des biens de guerre, de trois navires à moteurs Diesel et pouvant transporter des passagers. Nous n'avons pas l'intention pour le moment ni bientôt, de remplacer les trois navires du type "Lady" qui ont été coulés.

M. POULIOT: Allez-vous nolisier de nouveaux navires?

M. VAUGHAN: Nous nolisons actuellement certains navires de la Park Steamships Company; à part cela nous n'avons pas l'intention d'en acheter d'autres.

M. POULIOT: Si vous construisez d'autres navires, seront-ils construits au Canada ?

M. VAUGHAN: C'est à savoir, car actuellement nous ne songeons pas à construire des navires.

M. POULIOT: En supposant que vous vous décidiez, vous demanderez des soumissions au Canada ?

M. VAUGHAN: Si nous nous décidons, nous demanderons certainement des soumissions de constructeurs canadiens; nous leur donnerons le privilège de calculer avec nous.

M. REID: Cela nous conviendrait en Colombie-Britannique, car nous sommes en mesure de construire les navires à meilleur compte.

L'hon. M. CHEVRIER: N'est-ce pas ce que vous comptez faire pour vos navires du Pacifique ?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Je suppose que vous ne suivrez pas d'autre ligne de conduite ?

M. VAUGHAN: Un de nos navires à moteur Diesel est à voie de construction sur la côte du Pacifique, M. Reid.

M. PICARD: Cela se rattache à ma question antérieure. Vous dites que cette ligne maritime ne devrait pas être une victime de la guerre. Comme M. Pouliot, je me demande si à un certain moment vous ferez de nouvelles immobilisations pour que la compagnie revienne au niveau d'avant-guerre, c'est-à-dire pour qu'elle compte cinq navires de passagers et de fret en plus de vos cargos.

M. VAUGHAN: A moins que le Canada n'assume de nouvelles obligations à la suite de traités avec les Antilles, nous ne remplacerons que les navires actuels ainsi que les navires faisant l'objet des prévisions budgétaires par des navires dont nous aurons besoin, à la suite de pertes ou de ventes pour cause de désuétude.

M. PICARD: Vous ne voulez pas revenir au même niveau d'exploitation, c'est-à-dire cinq navires de transport ?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas l'intention de remplacer les cinq navires que nous avons perdus.

M. MUTCH: Il serait juste alors de dire qu'en ce qui concerne votre programme de reconstruction, vous vous bornerez surtout au transport du fret plutôt qu'au transport des passagers.

M. VAUGHAN: Oui.

M. MUTCH: Je suppose que jusqu'à un certain degré vous vous laisserez influencer par le fait que le trafic voyageur à ces endroits est surtout un trafic de luxe, et en ce qui concerne ce trafic vous prévoyez sans doute la concurrence aérienne ? Est-ce bien cela ?

M. VAUGHAN: C'est l'une des raisons, et de plus, il n'existe pas de nécessité immédiate. Il n'existe pas d'accord commercial forçant le Canada à fournir des installations pour les passagers. Nous en aurons quelques-unes. En temps voulu, nous rentrerons en possession du *Lady Rodney* et du *Lady Nelson*. Avant que ces deux navires puissent reprendre le service, il faudra trois ou quatre mois pour les remettre en état. En outre, les trois navires à moteurs Diesel pourront transporter douze passagers. Nous en avons aussi deux autres qui peuvent prendre vingt passagers. Nous serons donc en mesure de transporter des voyageurs.

M. MUTCH: Le transport du fret est plus payant ?

M. VAUGHAN: Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Seront-ils plus rapides que ceux du type "Lady".

M. VAUGHAN: Je crois que les navires à moteurs Diesel seront un peu plus rapides que ceux du type "Lady".

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le voyage aller et retour durait environ quatorze jours ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Combien de nœuds à l'heure font ces navires ?

M. VAUGHAN: Les nouveaux navires ont une vitesse de croisière de 15 nœuds, mais ils peuvent faire 16 ou 17 nœuds.

M. JACKMAN: Quelques-uns des navires de l'United Fruit font jusqu'à 19 nœuds, n'est-ce pas ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. REID: Lorsque vous avez loué des navires de la Park Steamships, avez-vous engagé également les équipages ? Avez-vous pris les navires avec les équipages ?

M. VAUGHAN: Si nous avons loué des navires de la Park Steamships que nous n'exploitions pas auparavant, nous avons placé à bord nos propres équipages.

M. PICARD: Lorsque vous dites que vous n'avez pas l'intention de remplacer les navires du type "Lady", voulez-vous dire que le trafic-voyageur n'est pas assez payant pour qu'il vaille la peine de s'en occuper immédiatement ?

M. VAUGHAN: Une des principales raisons c'est qu'à l'heure actuelle, par suite du coût très élevé de la construction des navires de passagers, nous ne jugions pas pouvoir demander à l'État de fournir l'argent.

M. POULIOT: M. Vaughan, auriez-vous l'obligeance de nous dire quelles sont les filiales des Canadian National (West Indies) Steamships ?

M. VAUGHAN: A ma connaissance, les Canadian National (West Indies) Steamships n'ont pas de filiales.

M. POULIOT: Quels navires exploitez-vous sur la côte du Pacifique ?

M. VAUGHAN: Nous n'avons qu'un vaisseau côtier. Il ne relève pas des Canadian National (West Indies) Steamships, mais de notre exploitation occidentale.

M. POULIOT: Mais vous avez un navire; est-ce le *Prince George* ou le *Prince Rupert* ?

M. VAUGHAN: Le *Prince Rupert*.

M. POULIOT: Quel est le nom du navire ?

M. VAUGHAN: Le *Prince Rupert*.

M. POULIOT: Il fait le trajet de Vancouver à Prince Rupert ?

M. VAUGHAN: Il fait le service de Vancouver à Prince Rupert et il va jusqu'à Skagway, Alaska, en été.

M. POULIOT: Relève-t-il des Canadian National (West Indies) Steamships ?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. POULIOT: Il relève directement de vous ?

M. VAUGHAN: Directement des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. POULIOT: Est-ce que le service des Antilles effectué par les Canadian National (West Indies) Steamships, relève de vous ?

M. VAUGHAN: Il est exploité par les Canadian National (West Indies) Steamships, mais il relève de nous. Nous avons un organisme distinct qui s'en occupe. J'en suis le président.

M. POULIOT: Pourquoi cet organisme distinct ?

M. VAUGHAN: Parce que les chemins de fer Nationaux ne sont pas propriétaires des actions des Canadian National (West Indies) Steamships. Ces actions sont entièrement la propriété du Dominion du Canada.

M. HAZEN: Quel est le nombre des administrateurs des Canadian National (West Indies) Steamships ?

M. JACKMAN: Ils figurent au début du rapport.

M. VAUGHAN: Ils figurent au début du rapport. Les administrateurs sont à peu près les mêmes que ceux des chemins de fer Nationaux?

M. HAZEN: Ce sont les mêmes administrateurs?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HAZEN: Combien de fois les administrateurs des Canadian National (West Indies) Steamships se réunissent-ils?

M. VAUGHAN: Ils se réunissent habituellement au même moment que les administrateurs des chemins de fer Nationaux ou après l'assemblée de ces derniers.

M. HAZEN: Combien de fois se réunissent les administrateurs des chemins de fer Nationaux?

M. VAUGHAN: Nous avons des assemblées mensuelles régulières et quelques fois nous convoquons des assemblées spéciales.

M. HAZEN: Où se tiennent les assemblées mensuelles régulières?

M. VAUGHAN: Dans la salle du Conseil d'administration à Montréal.

M. HAZEN: Est-ce que tous les administrateurs y assistent habituellement?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur. Il arrive fort peu souvent qu'un administrateur soit absent.

M. HAZEN: Quelle rémunération reçoivent les administrateurs? Les administrateurs des chemins de fer Nationaux reçoivent-ils un certain cachet, ainsi que ceux des Canadian National (West Indies) Steamships?

M. VAUGHAN: Non. Un seul jeton de présence est versé aux administrateurs des chemins de fer Nationaux. Les administrateurs des Canadian National (West Indies) Steamships et des Lignes aériennes Trans-Canada n'en reçoivent pas.

M. HAZEN: Les administrateurs des Lignes aériennes sont-ils les mêmes ou est-ce que le conseil se compose d'autres administrateurs?

M. VAUGHAN: Non. Quelques administrateurs seulement des chemins de fer Nationaux sont administrateurs des Lignes aériennes.

M. HAZEN: Que reçoivent annuellement les administrateurs des chemins de fer Nationaux?

M. VAUGHAN: Ils touchent \$5,000 par année.

M. NICHOLSON: Pour revenir à la question posée par M. Pouliot, je crois que nous l'avons tous suivi de près. Il me semble raisonnable de calculer que l'exploitation de la compagnie a économisé au moins \$11,037,000 aux contribuables.

L'hon. M. CHEVRIER: Pour être juste, monsieur Nicholson, je crois que vous devriez ajouter que c'est seulement en supposant que l'État aurait versé en 1929, une subvention de \$534,000. Il n'est pas sûr que l'État aurait accepté la soumission de la Royal Mail Steam Packet Company.

M. NICHOLSON: Le fait est que l'État a versé une subvention.

M. POULIOT: On ne peut pas reprocher cela à l'État.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, mais le raisonnement est basé sur cette hypothèse, et à mon sens, le point devrait être éclairci.

M. VAUGHAN: Je crois qu'il est juste de dire que l'État a une obligation précise, sous le régime de l'accord commercial Canada-Antilles, de fournir ce service. Quelqu'un doit le fournir parce que l'entente a été conclue avec les diverses îles des Antilles. En réalité la soumission de la Royal Mail Steam Packet Company a été refusée parce que, évidemment, on a conclu que les Canadian National (West Indies) Steamships pouvaient effectuer le service à meilleur compte et mieux. De fait, la soumission de la Royal Mail Steam Packet Company était loin de garantir le service requis par l'accord commercial Canada-Antilles.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce que je veux faire comprendre c'est qu'en 1929, lorsque les soumissions ont été demandées, on n'avait pas l'assurance que l'État aurait versé la somme exigée. Des soumissions sont demandées tous les jours et quand elles sont examinées, elles ne sont pas toujours acceptées.

M. MUTCH: Il n'est pas juste de dire que c'était la meilleure soumission.

M. VAUGHAN: C'était la seule soumission.

L'hon. M. CHEVRIER: J'ignore entièrement quelle était la situation en 1929 et je ne peux pas le savoir aujourd'hui, mais je suppose qu'il en était ainsi.

M. NICHOLSON: Si on veut bien me permettre d'aller un peu plus loin, je crois qu'il est admis qu'on devait faire honneur à cette entente et qu'un service devait être fourni. Dans les débuts, une subvention fut versée et s'il y avait eu continuité de commerce avec les Antilles, évidemment une subvention aurait du être versée à une compagnie. Le gouvernement de l'époque a décidé sagement que plutôt que de verser des subventions considérables à une entreprise privée, il vaudrait mieux agir autrement et comme résultat, en se basant sur l'estimation de M. Pouliot, nous avons économisé \$11,037,000 et en supposant naturellement que la même subvention aurait été versée. J'estime que nous devons accepter cette hypothèse.

M. VAUGHAN: Je ferais peut-être bien d'apporter des éclaircissements. Ayant que ce service soit confié aux Canadian National (West Indies) Steamships, l'État versait depuis plusieurs années une subvention à la Royal Mail Steam Packet Company et aussi peut-être à la Pickford & Black Company, la Royal Mail possédait quatre petits navires et je crois qu'elle a retiré plus de \$300,000 par année pendant plusieurs années pour l'exploitation de ce service. Quant à la Pickford & Black elle avait reçu une subvention à un certain moment; par conséquent ce n'était rien de nouveau.

M. NICHOLSON: Voici où je veux en venir: nous avons le bilan et au chapitre du passif figure un montant de \$5,059,000 qui, suivant moi, ne devrait pas y figurer. Je désire donc proposer, si M. Pouliot veut bien m'appuyer —

M. POULIOT: Oui.

M. NICHOLSON: Que le Comité désire recommander que l'administration fasse des représentations au gouvernement pour que ce poste soit radié du bilan.

L'hon. M. CHEVRIER: Pourquoi cette somme devrait-elle être retranchée du bilan?

M. NICHOLSON: Parce que je crois —

L'hon. M. CHEVRIER: Pas plus qu'elle ne devrait disparaître des comptes des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. POULIOT: Elle devrait disparaître des deux.

M. NICHOLSON: Nous sommes à discuter le rapport des Canadian National (West Indies) Steamships. Voici un montant qui, à mon sens, ne devrait pas figurer au bilan. Je crois que nous devrions l'admettre et faire en sorte d'apporter un correctif.

M. PICARD: Je n'ai jamais vu autant de personnes s'efforçant d'être aussi aimables toutes à la fois.

M. VAUGHAN: Il se peut que ce soit une question que les membres du Comité tiendraient à discuter entre eux quand nous ne sommes pas présents. Nous serons très heureux de vous en donner l'occasion.

M. POULIOT: Comme vous le savez nous avons beaucoup de sympathie pour votre compagnie.

M. MUTCH: Pour revenir à la motion, il est évident que nous avons un concours d'expression d'appréciation sur ce que le Comité juge être les magnifiques résultats obtenus par la compagnie. Je prétends qu'il n'y a pas de mal à ce que les membres du Comité coordonnent leurs félicitations dans une déclai-

ration demandant au président de poursuivre ses pourparlers avec le Ministre. C'est ce que la résolution signifie. Pour ce qui a trait au président de la compagnie, il doit, à mon sens, faire sans cesse des efforts pour que la compagnie paraisse être en bonne posture. La motion ne force pas les administrateurs à agir autrement qu'ils ne l'ont fait dans le passé et, d'autre part, le gouvernement n'est pas tenu de prêter une oreille plus attentive qu'auparavant.

Si je comprends bien vos remarques, le but de la résolution est de fournir l'occasion au Comité de dire, à sa façon, que la compagnie, ayant atteint une certaine norme de service, devrait être établie sur des bases plus stables en ce qui concerne la structure financière. Actuellement, elle a un fardeau de \$5 millions et même en dépit de circonstances difficiles elle a réussi à payer les intérêts et même à déclarer un bénéfice. Il ne saurait être question de survivance. C'est une question de comptabilité.

M. POULIOT: J'aurais une question à vous poser, monsieur Vaughan, et je voudrais être très explicite. Les navires qui appartiennent à la compagnie de l'État sont mentionnés dans le compte rendu comme navires des Canadian National Steamships?

M. VAUGHAN: Oui.

M. POULIOT: A l'exception du *Prince Rupert*, quels navires appartiennent à la compagnie que contrôlent les chemins de fer Nationaux du Canada?

M. VAUGHAN: Nous n'exploitons pas d'océaniques, seulement des chalands et des remorqueurs.

M. POULIOT: Vous les utilisez pour la navigation fluviale?

M. VAUGHAN: Oui.

M. POULIOT: Pour la navigation intérieure?

M. VAUGHAN: Oui, si le service entre l'île de Vancouver et la terre ferme peut être considéré comme navigation intérieure. Nous utilisons des chalands et des remorqueurs pour ce service.

M. POULIOT: Alors ce sont des cargos?

M. VAUGHAN: Oui.

M. POULIOT: Ils ne transportent pas de passagers?

M. VAUGHAN: Aucun passager. Le seul navire qui, à l'heure actuelle, fait le transport des passagers sur la côte du Pacifique est le *Prince Rupert*.

M. NICHOLSON: Je crois qu'on a présenté une résolution.

M. HARRIS: Je désire dire quelques mots au sujet de la résolution. Il s'agit d'une question qui a été discutée en détail, l'an dernier, au Comité et je tiendrais à donner mon attention avant de prendre une décision sur la façon dont je voterai. Il est une heure et je propose l'ajournement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, le Comité est saisi d'une proposition.

M. MUTCH: Avant de prendre une décision, auriez-vous l'obligeance de lire de nouveau la résolution lentement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: M. Nicholson propose, appuyé par M. Pouliot, que le gouvernement examine la somme qui lui est due actuellement et qui a été perçue par l'État des Canadian National (West Indies) Steamships.

M. NICHOLSON: Non, ma résolution se lisait comme suit: Le Comité recommande que la direction demande au gouvernement de faire radier le déficit du bilan.

M. MUTCH: Aucune recommandation n'est adressée au gouvernement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Quels sont ceux en faveur de la motion?

L'hon. M. CHEVRIER: M. Harris a proposé l'ajournement.

M. HARRIS: Je propose l'ajournement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Très bien.

A une heure de l'après-midi la séance est suspendue jusqu'à quatre heures.

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

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, la séance est ouverte. A-t-on d'autres questions à poser ?

L'hon. M. CHEVRIER: Avant l'ajournement, à une heure, nous étions à discuter la question des prêts de \$5,059,000 pour déficits, consentis à la compagnie de 1929 à 1934, et une motion a été présentée à ce sujet. Je n'ai qu'un mot à dire. J'apprécie, naturellement, la coopération du Comité et son empressement à venir en aide aux Canadian National Steamships qui a fait une splendide besogne et a présenté un excellent rapport, et à qui le gouvernement est désireux de venir en aide le plus possible. Le but de la motion est, j'en ai la certitude, de venir en aide à la compagnie. Elle comporte cependant une question de principe que je désire expliquer. Le fait de faire disparaître le déficit dans le cas actuel est une question importante et ce pour plusieurs raisons; il existe d'autres corps constitués en corporation, trois ou quatre, qui se trouvent dans la même situation. Je me rappelle les représentations qui m'ont été faites par des gens de Vancouver en vue de faire disparaître le déficit sur les obligations du port. Cela comporte une question de principe et le ministère des Finances n'a pas jugé à propos de radier ce déficit. La même situation existe pour la cité de Montréal contre laquelle le gouvernement va prendre des procédures légales en vue du recouvrement d'une somme considérable. Si le déficit était annulé, la cité de Montréal serait en droit de dire, à mon sens: si on a agi de cette façon envers la compagnie maritime, pourquoi pas à notre égard, pourquoi nous poursuit-on. J'ai tenu à faire cette déclaration car j'ai cru qu'il convenait de la faire à ce stade.

La motion comporte aussi deux ou trois autres aspects. Je suis certain que ce n'est pas l'intention du proposeur de demander au gouvernement d'annuler le déficit bien que ce soit ce qu'on a laissé entendre au cours de la discussion ce matin. S'il en est ainsi, je tiens à dire que nous n'en avons pas le pouvoir. L'article 54 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord confère certains pouvoirs à l'État, mais il n'est pas loisible à un membre de la Chambre des communes ou de l'un des comités d'adopter aucune résolution, adresse ou bill pour l'appropriation d'une partie quelconque du revenu public. A mon avis, les pouvoirs du Comité sont nettement définis en ce sens qu'il existe une clause par laquelle les pouvoirs du Comité des subsides sont respectés par l'ordre de renvoi du Comité des chemins de fer et de la marine marchande.

Je crois que la compagnie maritime a raison de faire des représentations en vue d'améliorer sa situation. Je ne suis pas opposé à ce que le Comité prenne une décision sur cette résolution, mais je tiens à souligner le principe qu'elle comporte. Ce serait placer le ministre des Finances dans une situation très embarrassante à l'égard des autres corps avec lesquels il doit traiter et qui sont endettés envers l'État.

M. NICHOLSON: La discussion a porté sur un problème précis. Je ne comprends pas pourquoi, si une injustice a été commise, le cas ne serait pas jugé d'après ses propres mérites. Il n'y a pas de raison de revenir sur le terrain parcouru au cours de la discussion. Je crois que le Comité a raison de faire des recommandations à l'administration de la compagnie sur la manière d'en faire l'exploitation dans l'intérêt général. Si la résolution n'est pas bien rédigée, je pourrais peut-être en préparer une nouvelle.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne visais pas exclusivement votre résolution, je parlais simplement de la déduction qu'on pouvait faire de la discussion qui a eu lieu. Si votre résolution est en somme une recommandation à l'administration, on ne saurait s'y opposer.

M. NICHOLSON: Telle était ma recommandation. Elle n'était pas rédigée lorsque la discussion s'est ouverte ce matin et j'avais pensé qu'en ma qualité de membre du Comité, j'avais le droit de recommander à l'administration d'insister pour faire modifier la structure financière, afin que ce montant ne continue pas de figurer comme un passif. Je crois que c'est ce qu'on peut conclure de la discussion de ce matin. Je demandais simplement qu'à l'avenir la compagnie puisse exploiter l'entreprise sans que cette somme de \$5,059,000 figure comme passif. Suivant moi, elle ne devrait pas figurer du tout.

M. REID: Je suis enclin à appuyer la résolution et la déclaration de M. Nicholson et, en ma qualité de membre du Comité, je tiens à ajouter ceci: à moins que le Comité ne soit parfaitement renseigné sur les circonstances au moment que la somme de \$5,059,000 a été offerte et qu'il n'étudie à fond la question, il n'est pas en mesure de savoir s'il y aurait eu économie ou non; en effet, envisageons ce qui aurait pu se produire. A cette époque, une entreprise commerciale soumissionnant pour un certain travail aurait pu se rendre compte qu'elle était la seule à soumissionner et elle aurait pu se dire que l'occasion se présentait de majorer la soumission — à cette époque les contrats étaient majorés. C'est probablement ce qu'on a pensé à propos de cette subvention de \$582,000 et on a été sage de refuser. A mon sens, on n'a pas raison de dire aujourd'hui que c'est la somme que l'Etat aurait eu à verser si ce service maritime n'avait pas existé. On ne peut pas dire qu'il y a eu une économie de \$12,800,000 sous ce rapport.

M. VAUGHAN: La déclaration que j'ai faite a entièrement expliqué la situation. Nous n'avons pas demandé au Comité de s'occuper de cette question. Nous n'avons fait qu'établir la situation, car dans le passé on a critiqué injustement les Canadian National (West Indies) Steamships parce que l'entreprise était exploitée à perte dans les débuts, tandis que l'on ne s'occupait pas de la subvention qu'il aurait fallu verser si la compagnie n'avait pas été constituée. Je pourrais faire remarquer cependant que les Canadian National Steamships sont dans une situation différente de celle des chemins de fer Nationaux. Nous ne détenons pas les actions, c'est l'Etat qui les détient.

M. HARRIS: Voilà où j'allais en venir, monsieur Vaughan; mais avant d'aborder ce sujet, je demanderai au président de lire la résolution qui lui a été remise.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous allons demander au sténographe de la lire.

M. REID: M. Nicholson l'a maintenant rédigée.

M. HAZEN: Me serait-il permis de signaler, pendant qu'on rédige la résolution, qu'au bas du bilan d'ensemble se trouve le certificat des vérificateurs qui se lit comme suit:

Nous avons examiné les livres et dossiers de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited et compagnies subsidiaires pour l'exercice terminé le 31 décembre 1945 et nous certifions qu'à notre avis, le bilan d'ensemble ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation de la compagnie des Steamships au 31 décembre 1945, et que l'état des revenus et le compte des profits et pertes relatifs à ce bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1945 sont dressés correctement.

Je suis disposé à accepter cette déclaration des vérificateurs, que le bilan présente fidèlement et exactement la situation de la compagnie des Steamships. J'estime qu'ils sont plus au courant que nous après la discussion superficielle que nous avons tenue ce matin. Etant donné leur déclaration que le bilan présenté fidèlement et exactement la situation de la compagnie des Steamships, je ne crois pas que nous

devrions faire disparaître du passif les avances de \$5,059,960.94 consenties par le Dominion du Canada. A mon avis nous devrions rien changer; ce n'est pas une question de comptabilité et à moins qu'on nous fournisse l'opinion de techniciens en la matière, laissons les choses comme elles sont.

M. NICHOLSON: Je ne mettais pas en doute la vérification ni la comptabilité.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Feriez-vous une motion dans ce sens, monsieur Hazen ?

M. HAZEN: Oui, monsieur le président.

M. NICHOLSON: Je ne crois pas qu'une autre motion serait régulière avant d'avoir disposé de la première.

L'hon. M. CHEVRIER: Si je comprends bien, vous avez présenté une motion et M. Hazen un amendement; son amendement vise l'adoption du bilan tel qu'il est.

M. NICHOLSON: C'est ce qu'il a proposé comme amendement ?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est son amendement à votre motion.

M. POULIOT: Pourquoi ne pas intervertir les rôles pour que la motion révisée de M. Nicholson devienne un sous-amendement. Si le sous-amendement n'est pas accepté, le rapport sera adopté.

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'ai pas d'objection. M. Nicholson est à terminer la rédaction de sa motion. Va-t-il la remettre au président ?

M. NICHOLSON: J'avais compris que vous aviez accepté un amendement.

L'hon. M. CHEVRIER: M. Pouliot a proposé que votre motion prenne la forme d'un amendement; si elle est refusée, l'autre sera adoptée.

M. JACKMAN: Avant d'en venir au vote, je dois dire que je ne comprends pas très bien tous les chiffres qui ont été mentionnés. Je n'ai pas pu suivre aussi bien que je l'aurais désiré ce matin. C'est le chemin de fer exploitant la compagnie maritime qui demande que les avances de \$5,059,000 consenties par le Dominion du Canada soit radiées du bilan; est-ce exact, ou est-ce au compte des profits et pertes.

L'hon. M. CHEVRIER: M. Vaughan a déclaré qu'il ne demandait rien de ce qui a été mentionné au cours de la discussion de ce matin. M. Nicholson a présenté une motion pour faire radier cette somme du bilan.

M. JACKMAN: Quelle somme ?

L'hon. M. CHEVRIER: La somme de \$5,059,000.

M. VAUGHAN: Au cours de la discussion ce matin, nous avons essayé d'exposer aussi clairement que possible la situation des Canadian National (West Indies) Steamships et, pour ma part, j'ai tenté de démontrer qu'il n'était pas juste que cette somme soit débitée à la compagnie. Voilà où nous en sommes et je n'ai rien fait de plus que d'exposer la situation.

M. JACKMAN: Alors ce que vous désirez, c'est de faire radier la somme des avances pour déficits d'exploitation.

L'hon. M. CHEVRIER: Avances pour des déficits se chiffrant à \$5,059,000; c'est bien cela, monsieur Cooper ?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Alors voici la réponse: si nous en enlevons un, l'autre disparaît.

M. VAUGHAN: En ce qui concerne le rapport des vérificateurs, il est absolument exact. Je ne sais pas si les vérificateurs accepteraient nos vues. Un représentant est ici.

M. POULIOT: Je ne désire pas vous interrompre. Je ne mets pas en doute ce qui a été fait dans le passé. Nous avons à faire face à l'avenir et tirer parti le plus possible du passé afin de rendre la situation plus encourageante pour l'avenir.

Voilà mon opinion. Je ne mets pas en doute les comptes ou la comptabilité; du point de vue des comptables tout est parfait. Ce n'est pas ce que j'ai demandé. Le point sur lequel j'ai insisté, ce que j'ai voulu signaler c'est que les Canadian National Steamships n'ayant plus le même nombre de navires du type "Lady", leur source de revenu n'est plus la même qu'auparavant, et qu'il leur faut reprendre le service commercial interrompu par la guerre et qu'ils rencontreront des difficultés. Ce que la compagnie fera aura pour but d'encourager le commerce du pays.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous constaterez, je crois, monsieur Pouliot, que le président de la compagnie est entièrement d'accord avec vous. Vous constaterez aussi que le gouvernement en mettant à la disposition de la compagnie les trois navires Parks pour la moitié du prix, fait en sorte de lui venir en aide le plus possible. Je désire ardemment qu'on reprenne le transport des passagers, si la chose peut se faire; mais je ne crois pas qu'à l'heure actuelle la chose soit possible vu que l'accord commercial n'a pas encore été renouvelé. Quand sera-t-il renouvelé? Je l'ignore. Une fois qu'il le sera, ce sera le moment de nous occuper du transport des voyageurs.

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas proposé d'acheter des navires de passagers actuellement.

M. POULIOT: Vous avez fait une déclaration, monsieur Vaughan, mais vous n'avez pas tiré de conclusions; très discrètement, vous avez laissé le Comité tirer ses propres conclusions.

M. VAUGHAN: Exactement.

M. POULIOT: Vous n'avez pas fait de propositions.

M. VAUGHAN: Aucune proposition. J'ai seulement exposé des faits au Comité.

M. POULIOT: Je crois que vous avez fait preuve de beaucoup de sagesse et nous vous en savons gré.

M. JACKMAN: Monsieur le président, la question soulevée par M. Vaughan est exactement la ligné de conduite que nous avons prise en 1937 au sujet des comptes des chemins de fer Nationaux, s'il survenait un déficit dans le compte d'intérêt de la compagnie, on l'amortissait, on ne le débitait pas à la compagnie. Comme je le comprends, M. Vaughan ne fait que signaler que les comptes des Canadian National (West Indies) Steamships devraient être mis à point de la même façon pour que les déficits ne figurent pas dans les livres. C'est la même chose, c'est ce qui en résulte, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: C'est exactement la même chose.

M. JACKMAN: Je comprends que c'est une situation très difficile — laissant de côté la question d'entreprise privée ou d'entreprise de l'État — sous ce rapport vous connaissez mon opinion — mais je crois qu'aux comités qui ont précédé celui-ci, j'ai prétendu que le déficit de \$4,963,000 du compte des profits et pertes qui correspond aux avances de \$5,059,000 du Dominion du Canada, est illusoire et que nous ne faisons que nous leurrer en tant qu'propriétaires de la compagnie. Les chemins de fer sont entièrement en dehors de la question. Le Dominion du Canada est le propriétaire de la compagnie et comme tel, il accepte chaque année pour sa fausse information, le bilan qui présente fidèlement la comptabilité — ce n'est pas un reproche aux vérificateurs qui ne font que rapporter ce qui figure dans les livres et c'est tout ce que le certificat atteste. Mais la compagnie n'a pas d'actif pour couvrir ce déficit de \$4,963,000; et suivant le mémoire qui nous a été présenté, cela provient de la capitalisation du déficit dans les débuts de l'exploitation, en plus des intérêts courus sur cette somme. Du point de vue de la corporation, à mon sens, c'est un principe faux et la situation est bien différente de celle des chemins de fer Nationaux. Nous demandons exactement ce que nous avons demandé pour les chemins de fer Nationaux en 1937 et les années

suyvantes alors qu'il y avait des pertes d'exploitation et que le revenu n'était pas suffisant pour payer l'intérêt de la dette envers le gouvernement. L'intérêt a été amorti, il n'était pas composé, et nous ajoutions encore moins l'intérêt de l'intérêt simplement pour nous leurrer — et c'est tout ce que nous avons fait sous ce rapport pendant plusieurs années et maintenant le montant a pris des proportions considérables. Si nous voulons avoir une idée exacte de la situation de la compagnie, nous devrions songer sérieusement à recommander au gouvernement d'étudier l'occasion d'enlever le déficit du compte des profits et pertes, ou les avances consenties par le Dominion du Canada, ce qui revient au même, n'est-ce pas, monsieur Cooper ?

M. COOPER: En substance, oui.

M. JACKMAN: C'est un faux procédé de transporter ce déficit d'année en année. Je me rappelle le cas de la Home Bank lorsqu'elle fit faillite; elle avait des prêts consentis en Floride à de forts taux d'intérêt, elle avait en outre des intérêts non perçus, elle a pris l'intérêt de l'intérêt et le change des Etats-Unis, le tout formait un actif considérable qui n'a servi qu'à tromper les déposants et les actionnaires. C'est ce que nous faisons dans le cas présent. En ce qui concerne la compagnie. À mon avis, il n'y a pas de dette; mais cependant notre traitement est bien différent de celui que nous avons accordé aux déficits des chemins de fer Nationaux depuis 1937.

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'y vois pas de différence.

M. JACKMAN: Tout ce qu'on demande c'est de lui accorder le même traitement que nous accordons actuellement aux chemins de fer Nationaux; s'ils ne peuvent pas verser les intérêts à l'État, ils ne les calculent pas à intérêt composé et ils n'en sont pas débités. N'en est-il pas ainsi? C'est une question de fait. C'est une des recommandations particulières de la Loi de 1937.

M. NICHOLSON: Un projet de loi n'est-il pas présenté chaque année pour payer le déficit, pour les solder chaque année au lieu de les accumuler sous forme de déficits ?

M. VAUGHAN: S'il y avait un déficit, il faudrait le combler au moyen d'un projet de loi ou d'un prêt.

M. NICHOLSON: Au moyen d'une contribution quelconque.

M. VAUGHAN: Oui.

M. NICHOLSON: Il faudrait l'amortir d'une manière quelconque au lieu de le laisser figurer continuellement dans les livres. Il devrait être soldé.

M. VAUGHAN: Cela a provoqué une discussion que je ne désirais pas. Lorsque j'ai soulevé la question, mon intention n'était que de signaler des faits pour démontrer que les Canadian National Steamships n'étaient pas aussi inutiles et coûteux qu'on semblait le croire.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, il est proposé par M. Nicholson, appuyé par M. Pouliot, que ce Comité recommande à l'administration des Canadian National (West Indies) Steamships, Limited de demander au gouvernement fédéral d'absorber la somme de \$5,059,960, représentant les avances consenties par le Dominion du Canada, et figurant au passif du bilan d'ensemble pour l'exercice terminé le 31 décembre 1945.

M. HARRIS: Quel est l'amendement à cette motion ?

M. HAZEN: Je propose en amendement: Que le Comité adopte le bilan d'ensemble des Canadian National (West Indies) Steamships Limited tel qu'il figure dans le rapport annuel de 1945 de la compagnie. . .

M. NICHOLSON: Est-ce bien un amendement ?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: C'est bien un amendement. Tous ceux en faveur de l'amendement voudront bien dire oui. Huit. Je déclare l'amendement adopté.

M. POULIOT: Maintenant, monsieur Vaughan, auriez-vous l'obligeance de me dire à quels ports les navires des Canadian National (West Indies) Steamships font escale ?

M. VAUGHAN: J'ai ici un tableau indiquant où les navires se trouvaient le 11 mai. Le *Sutherland Park* était attendu à Halifax le 13 mai; le *Maisonneuve Park*, à St-Christophe, le 17 mai; le *Cathcart*, aux Bermudes, le 10 mai; le *Lorne Park*, à la Guadeloupe, le 10 mai; le *Chomedy*, à St-Domingue, le 11 mai; le *Cartier Park*, à Demerara, le 11 mai; le *Canadian Observer* est parti de Kingston le 5 mai; le *Colborne* est arrivé aux Barbades le 5 mai et en est reparti le 10 mai pour faire escale à St-Domingue le 11 mai. Le *Cavelier* est parti des Antilles le 8 mai. Le *Liscomb Park* est arrivé à Halifax le 5 mai et le *Lady Nelson*, le 7 mai. Le *Lansdowne Park* a levé l'ancre pour Vera Cruz le 14 mai et le *Dalwarnic* pour St-Jean, Terre-Neuve, le 8 mai. Le *Lady Rodney* est arrivé à Reykjavik, Islande, le 5 mai. Le *Rockliffe Park* était à St-Jean le 11 mai et le *Connector*, à Kingston, le 13 mai.

M. POULIOT: Maintenant, auriez-vous l'obligeance de nous dire quels sont vos représentants à ces endroits ?

M. VAUGHAN: Je pourrai vous fournir ces renseignements. Je ne peux pas vous donner leurs noms immédiatement. Nous avons des représentants différents à presque chaque endroit. Je ne me rappelle pas les noms de tous.

M. POULIOT: Ils agissent comme courtiers maritimes. Ils représentent plusieurs compagnies à la fois ?

M. VAUGHAN: Dans certains cas, oui et dans d'autres, non. Pour les divers endroits mentionnés, ce sont tous des gens de la partie.

M. POULIOT: Oh! oui, mais il serait intéressant d'avoir la liste de ces représentants dans le rapport, aujourd'hui.

M. VAUGHAN: Je me ferai un plaisir de déposer cette liste.

M. POULIOT: Sont-ils nés à ces différents endroits ou s'agit-il de Canadiens qui ont été envoyés à ces ports ?

M. VAUGHAN: Je crois que la plupart de nos représentants étaient des maisons anglaises. A Demerara, par exemple, c'est une maison anglaise. A Kingston, Jamaïque, notre représentant est la maison Johnson & Company. C'est une maison locale. De fait Johnson est de race noire; c'est un homme très compétent, et ses associés sont de race blanche.

M. POULIOT: Ce n'est pas ce dont il s'agit; en ce qui concerne le commerce, font-ils de la propagande en faveur de la compagnie ?

M. VAUGHAN: Oui, ils font preuve de beaucoup d'activité.

M. POULIOT: Travaillent-ils à commission ?

M. VAUGHAN: Oui, à commission.

M. POULIOT: Est-ce que quelques-uns de vos représentants parlent l'espagnol ?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que nous ayons des représentants parlant l'espagnol, sauf nos propres agents à ces divers endroits.

M. POULIOT: Avez-vous un représentant au Mexique ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. POULIOT: Voici ce que je veux dire: avez-vous des inspecteurs qui parlent l'espagnol ?

M. VAUGHAN: Non, nous n'en avons pas.

M. POULIOT: Ne croyez-vous pas qu'il serait bon d'avoir quelqu'un au courant des affaires de la compagnie et parlant couramment l'espagnol, l'anglais et le français, pour faire la tournée dans ces ports et vous rendre compte.

M. VAUGHAN: Notre gérant du trafic des marchandises fait de fréquentes visites à ces divers endroits.

M. POULIOT: Parle-t-il l'espagnol ?

M. VAUGHAN: Je ne saurais vous le dire. Il est canadien français. Naturellement il parle français et il peut arriver qu'il parle l'espagnol. Je ne pourrais pas me prononcer.

M. POULIOT: S'il ne parle pas l'espagnol, ne croyez-vous pas qu'il conviendrait qu'il soit accompagné de quelqu'un ayant l'esprit d'initiative et parlant l'espagnol ?

M. VAUGHAN: Nous ne pénétrons pas dans beaucoup d'endroits où l'on parle l'espagnol. La plupart de ces endroits sont des possessions britanniques. Occasionnellement nous nous rendons à Cuba et au Mexique.

M. POULIOT: Vera Cruz ?

M. VAUGHAN: Oui, ce service vient d'être inauguré.

M. POULIOT: Deux voyages ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. POULIOT: Un service direct à Vera Cruz ?

M. VAUGHAN: Un service direct.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Voudriez-vous nous donner les prévisions budgétaires des Canadian National (West Indies) Steamships ?

M. HAZEN: Prévoyez-vous que le service aérien nuira beaucoup à votre service des passagers. En avez-vous fait une estimation ?

M. VAUGHAN: Nous y avons donné une certaine attention. C'est une chose très difficile à estimer. Il s'en trouve qui croient que le service aérien sera complémentaire au service maritime. On est d'avis que le service aérien créera de nouvelles affaires plutôt que d'accaparer les affaires existantes. Il n'y a pas de doute que les personnes qui désirent se rendre rapidement quelque part feront usage du service aérien, mais nous ne prévoyons pas que notre service maritime aura à en souffrir.

M. HAZEN: Vous me permettez bien de revenir un peu en arrière. Vous avez sans doute songé à la question des chemins de fer. Croyez-vous que les chemins de fer auront à souffrir de la concurrence de l'aviation ?

M. VAUGHAN: Nous prévoyons qu'en fin de compte le service ferroviaire aura à en souffrir, surtout en ce qui concerne les longs trajets, le service des wagons-lits. Je crois que tôt ou tard, à mesure qu'un plus grand nombre d'avions seront exploités, les services comme celui de Vancouver auront à en souffrir.

M. HAZEN: Vous n'avez jamais essayé de calculer le pourcentage ? Vous n'avez pas d'idée jusqu'à quel point vous pourrez en souffrir ?

M. VAUGHAN: C'est une chose très difficile à calculer, car durant la guerre les avions et les chemins de fer ont été exploités à pleine capacité; d'ici cinq ans, nous pourrions probablement le faire.

M. REID: J'ai deux questions à poser concernant les navires. Avez-vous songé, pour le service des Antilles, à utiliser des cargos plus gros que ceux de 4,700 tonnes ? Je parle au point de vue économique. Avez-vous pensé à faire usage de plus gros navires au lieu d'utiliser ceux de 3,500 à 4,700 tonnes ?

M. VAUGHAN: Des commandes ont été placées et ceux qui nous seront livrés à l'automne, sont des navires de 7,500 tonnes poids mort. Ce sont de plus gros navires. Il nous faut aussi des navires plus petits car, à plusieurs de ces ports, le chenal est peu profond, et les installations actuelles se prêtent peu à la manœuvre des gros navires. Quelques fois aussi la cargaison n'est pas suffisante pour utiliser des vaisseaux de 10,000 tonnes. Le service serait alors moins fréquent.

M. REID: A titre de renseignement, comment se fait-il qu'un grand nombre des navires dont vous nous avez fourni la liste ce matin, ont, dans certains cas, un jaugeage brut plus lourd ou plus considérable que le jaugeage poids mort, tandis que pour d'autres navires, le jaugeage poids mort est plus considérable que le jaugeage brut ?

L'hon. M. CHEVRIER: Où voyez-vous cela ?

M. REID: Si vous vous reportez à navires et tonnage.

M. VAUGHAN: Comme vous le savez, il existe différentes méthodes de calculer le tonnage brut et le tonnage poids mort. Ce sont deux choses bien différentes.

M. BOURGET: Quelle différence existe-t-il entre le tonnage brut et le tonnage poids mort ?

M. VAUGHAN: Poids mort signifie le poids de la cargaison qui peut être transporté en plus des approvisionnements et du combustible.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Pouvons-nous passer maintenant aux prévisions budgétaires ?

M. VAUGHAN: Il y a le tonnage brut et le tonnage net, le tonnage poids mort et le jaugeage. Ils sont tous calculés sur une base différente.

M. REID: C'est une question intéressante car il y a des navires qui doivent être plus économiques à exploiter. Il y a certains navires qui ont moins de tonnage brut et qui cependant portent un tonnage poids mort plus considérable.

M. VAUGHAN: Oui.

M. REID: Ainsi les vaisseaux qui ont un plus fort tonnage poids mort doivent être plus économiques, car ils ont probablement le même équipage.

M. VAUGHAN: Oui, il y a cela aussi, tous ces navires ne sont pas ce qu'il y a de meilleur pour le commerce. Si nous avions à acheter de nouveaux navires ou à en construire nous choisirions probablement des navires d'un modèle différent. C'étaient les seuls disponibles à cette époque et nous les avons mis en service.

M. REID: C'est pourquoi, je crois, il serait préférable de ne pas vous charger d'un trop grand nombre de navires "Park".

M. VAUGHAN: Nous n'avons fait l'acquisition que d'un seul "Park" et nous en avons nolisé trois, coque nue; comme vous le constatez, nous n'en avons pas un trop grand nombre.

M. REID: C'était de splendides navires de guerre qui ont donné un excellent service.

M. VAUGHAN: Ils sont très utiles pour un certain genre de notre service des Antilles.

M. POULIOT: Quelle a été la proportion du volume commercial durant la guerre par comparaison avec celui d'avant la guerre ?

M. VAUGHAN: Ce volume a été beaucoup plus considérable durant la guerre. Avant la fin de la guerre, nous avions un plus grand nombre de navires en service.

M. POULIOT: Vous avez également fait le transport des troupes ?

M. VAUGHAN: Nous avons utilisé nos navires du modèle "Lady" pour le transport des troupes. Quelqu'un a demandé les prévisions budgétaires des Canadian National (West Indies) Steamships. Elles se trouvent à la page 8.

L'hon. M. CHEVRIER: Page 8 des prévisions budgétaires des chemins de fer Nationaux, la dernière page. Voulez-vous nous en parler, monsieur Vaughan ?

M. VAUGHAN: Oui. Nous indiquons dans notre budget d'exploitation que nous comptons avoir des recettes nettes d'exploitation de \$887,000. Nous inscrivons au budget, des recettes brutes de \$3,677,000, des frais d'exploitation de \$2,790,000 et des recettes nettes de \$887,000. Après déduction des diverses charges, intérêt dû au public et intérêt dû à l'État, nous prévoyons, pour 1946, un surplus de \$416,000.

M. REID: N'a-t-on pas déclaré que le taux d'intérêt avait été réduit de 5 à $2\frac{1}{2}$ p. 100 ?

M. VAUGHAN: C'est exact. Un peu plus bas figure le budget des immobilisations. Il y a l'achat des trois navires à moteurs Diesel dont nous avons parlé, au coût total de \$3,750,000, et l'achat d'un navire Park au prix de \$450,000, soit pour les deux, un total de \$4,200,000. Il y a une note à l'effet que les déboursés seront déduits de notre fonds de remplacement des navires.

M. REID: Quel est le tonnage des trois navires munis de moteurs Diesel ?

L'hon. M. CHEVRIER: 7,500 tonnes.

M. VAUGHAN: Ils sont mentionnés au rapport. On en donne la description. Ces cargos ont 436 pieds de long, 59 pieds de large, 36 pieds de profondeur et jaugeant 25 pieds. Leur vitesse est de 15 nœuds. Leur capacité de cargaison est de 371,000 pieds cubes et l'espace frigorifié est de 15,400 pieds. Leurs réservoirs de combustible ont une capacité de 890 tonnes; les réservoirs d'eau fraîche contiennent 218 tonnes et ceux d'eau salée pour ballast, 753 tonnes. Ils ont des installations pour vingt passagers; cinq cabines de deux lits et deux cabines avec deux lits simples, munies de bains-douches et toilettes. Les treuils et autres accessoires seront mus à l'électricité. Sous tous les rapports, ce seront des navires de première classe.

M. HAZEN: Pour qui ont-ils été construits, en premier lieu ?

M. VAUGHAN: Pour personne en particulier. Un peu avant la fin de la guerre, une compagnie de construction de guerre a songé que, s'il était possible, on devrait commander un modèle amélioré de cargo; c'est alors que ces trois navires furent commandés. Nous savions qu'ils étaient là et après quelques pourparlers avec le gouvernement on a consenti à nous les remettre.

M. HAZEN: Quelle compagnie fait la construction de ces cargos ?

M. VAUGHAN: Un a été construit par Vickers, à Montréal, un autre, par la Davies Shipbuilding, à Lévis, et le troisième par la Burrard Company de Vancouver, je crois.

M. BOURGET: Ce sont des navires neufs ?

M. VAUGHAN: Oui, tout à fait. Leur construction ne sera pas terminée avant septembre.

M. REID: Je propose que le rapport soit adopté.

L'hon. M. CHEVRIER: Le rapport et le budget.

M. REID: Et le budget.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il est proposé que le rapport et le budget soient adoptés. Tous ceux en faveur ?

(Adopté.)

L'article suivant est le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année finissant le 31 décembre 1945.

M. VAUGHAN: Je crois que je vais demander à M. Cooper de bien vouloir le lire.

M. COOPER:

Ottawa, le 18 mars 1946.

L'honorable Lionel Chevrier, C.R., député,
Ministre des Transports, OTTAWA.

Monsieur le ministre:

Conformément aux dispositions de l'article 23 de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux, 1937, les régisseurs ont l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les transactions du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1945.

La valeur comptable du capital-action du Trust des titres a subi au cours de l'année une augmentation de \$22,631,041.47 établie comme suit:

Surplus de caisse du réseau National en 1945.....	\$24,756,130.00
Abandon de voies, subdivision de St-Lin entre Mille 0.94 et Mille 11.10 et entre Mille 15.75 et Mille 33.21 (27.62 milles)	1,167,121.47
Perte sur retrait de matériel roulant.....	957,967.06
Gain net crédité à Part de propriétaire.....	<u>\$22,631,041.47</u>

Les chemins de fer Nationaux du Canada nous ont adressé, dans le but de purger les hypothèques, une demande relative à la décharge, annulation et création de \$160,680.00 Canadian Northern Manitoba Railway Company 4½ p. 100 First Mortgage Bond, échéance du 30 juin 1930, et \$486,666.66 Canadian Northern Saskatchewan Railway Company 4½ p. 100 First Mortgage Debenture Stock, échéance du 19 décembre 1943, en possession du Trust des titres comme garantie partielle de la dette de la Canadian Northern Railway Company au Dominion-remboursée par le gouvernement en vertu du chapitre 24, 1917 et du chapitre 11, 1918. Ces obligations échues constituent la totalité des émissions dont les hypothèques ne pouvaient être purgées sans annulation et création préalables des titres.

A l'appui de cette demande, les fonctionnaires du réseau ont fait valoir les économies et autres avantages (à savoir l'aplanissement des difficultés légales en vue de la fusion de toutes les compagnies) qui résulteront de la purge des hypothèques, et les régisseurs ont décidé que ces avantages sont plus que suffisants pour contre-balancer l'effet de toute amélioration qui pourrait se produire en conséquence dans les titres du réseau entre les mains du public. Les régisseurs ont donc autorisé, par résolution du 1er août 1945, la remise des titres susmentionnés aux chemins de fer Nationaux du Canada, pour fins d'annulation et création, sous réserve du consentement du Gouverneur en conseil, conformément aux dispositions de l'article 21 de la Loi sur la révision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937. Ledit consentement a été accordé par l'arrêté en conseil C.P. 6099 du 18 septembre 1945 et lesdits titres ont été livrés et fait l'objet d'annulation et de création.

Conformément aux dispositions du chapitre 8, 1945, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, le conseil d'administration des chemins de fer Nationaux du Canada a par résolution adoptée à l'assemblée du 18 janvier 1946, nommé M. R. C. Vaughan, président du conseil d'administration, et M. N. B. Walton, vice-président exécutif, régisseurs du Trust des titres.

Les régisseurs ont l'honneur de soumettre ci-joint le bilan du Trust des titres au 31 décembre 1945.

Pour les régisseurs,

W. C. CLARK.

M. POULIOT: Si vous me le permettez, monsieur Cooper; auriez-vous l'obligeance de me dire quel est le montant total des titres et obligations des chemins de fer Nationaux, du Grand Tronc, etc., en circulation au Canada et en dehors du Canada?

M. COOPER: La dette consolidée des chemins de fer Nationaux au 31 décembre 1945 se chiffrait à \$573,179,997. Sur cette somme, \$155,090,022 étaient payables en monnaie du Canada; \$33,351,000, en devises des Etats-Unis. Une somme de \$292,240,942 était payable de trois façons, c'est-à-dire en monnaie du Canada, en devises des Etats-Unis et en sterling. \$64,136,000 sont payables en monnaie des Etats-Unis ou du Canada; \$28,362,032, en sterling. Voici les pourcentages: 27.06 en monnaie du Canada; 67.99 en monnaie des Etats-Unis, du Canada ou en sterling, ce qui veut dire dans les circonstances payables en devises des Etats-Unis; 4.95 en sterling.

M. POULIOT: Quel montant a été remboursé depuis le début de la guerre, ou rapatrié, si vous voulez le décrire ainsi?

M. COOPER: Le montant rapatrié?

M. JACKMAN: Vous voulez savoir qui détient ces titres. M. Cooper est en train de nous dire comment ils sont rachetés. Il ne comprend pas votre question, monsieur Pouliot.

M. POULIOT: Je m'expliquerai.

M. COOPER: La valeur au pair des titres rapatriés depuis le début de la guerre est de \$410,577,906.

M. POULIOT: Que reste-t-il en dehors du Canada? Quels sont ces détenteurs des titres et obligations des chemins de fer Nationaux? Je veux parler de tous les détenteurs.

M. COOPER: Qui ont été rapatriés.

M. POULIOT: Non. Je vous remercie des renseignements que vous m'avez fournis. Je veux parler des titres et obligations en circulation. Qui en est propriétaire?

M. JACKMAN: Les porteurs.

M. VAUGHAN: Ils sont répartis entre les sociétés d'assurance et autres.

M. POULIOT: Quelle portion se trouve en Canada et quelle portion, en dehors du Canada?

M. COOPER: Je viens de vous lire ce renseignement.

M. JACKMAN: Non, vous avez dit comment ils avaient été rachetés.

M. COOPER: Je vous demande pardon. Je ne suis pas capable de vous fournir ce renseignement.

M. POULIOT: Vous ne pouvez pas nous le dire?

M. COOPER: Non.

M. JACKMAN: S'en trouve-t-il encore en Angleterre ou au Royaume-Uni?

M. VAUGHAN: Je ne crois qu'il en reste en Angleterre. Ceux qui se trouvaient en Angleterre ont été rapatriés et dévolus, sauf ceux sur lesquels le gouvernement britannique n'exerçait aucune juridiction; par exemple, les titres dans les portefeuilles en pays étrangers, les Pays-Bas, la Belgique, la France et ainsi de suite.

M. JACKMAN: Vous avez remboursé récemment une émission aux États-Unis?

M. VAUGHAN: Oui. Nous avons opéré le remboursement des émissions aux États-Unis à échéance en empruntant les sommes nécessaires de l'Etat, de sorte que la dette a été passée du public à l'Etat.

M. POULIOT: Tous les titres perpétuels ont-ils été rapatriés?

M. VAUGHAN: Tous les titres perpétuels qui se trouvaient en Angleterre ont été dévolus et rapatriés. Ils sont maintenant en la possession de l'Etat.

M. JACKMAN: Permettez-moi une question? Je ne me rappelle pas l'adoption de la loi par la Chambre l'an dernier quand nous avons révisé la Loi sur la revision du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada, chapitre 8, 1945, comme il est dit ici. Pourquoi a-t-il été nécessaire d'ajouter M. Vaughan et M. Walton au nombre des régisseurs. Après tout, ils doivent être régisseurs pour le peuple du Canada.

M. COOPER: La loi originale sous le régime de laquelle fut constitué le Trust des titres décréta que trois fonctionnaires du chemin de fer agiraient comme régisseurs et elle les désigna par les emplois. Je vous demande pardon, je fais erreur. J'aurais dû dire deux fonctionnaires. La loi décrétait qu'il y aurait deux fonctionnaires: le président du conseil d'administration et le vice-président des finances. La charge de vice-président des finances a été abolie en 1945 et, en

conséquence, il a fallu modifier la loi. Actuellement deux personnes sont choisies comme régisseurs du Trust des titres par le conseil d'administration des chemins de fer Nationaux. Les autres régisseurs sont des fonctionnaires du gouvernement.

M. COOPER: La majorité ne sont pas des gens du chemin de fer ?

M. COOPER: Oui.

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. COOPER: Les administrateurs figurent à la première page du rapport.

M. JACKMAN: Oui, je viens de le lire.

M. VAUGHAN: En ce qui concerne le chemin de fer, il n'a pas de représentant additionnel dans le conseil d'administration.

M. JACKMAN: Je ne me rappelle pas les modifications qui ont été apportées par la Chambre. Suivant la note des régisseurs en ce qui concerne l'annulation et la création de ces obligations, on peut conclure que l'émission entière n'a pas été rappelée, mais qu'il y a encore, sous la même hypothèque certaines de ces obligations entre les mains du public. N'est-ce pas ainsi ? Il en est fait mention dans les trois premiers paragraphes.

M. COOPER: Les obligations qui ont été mises en circulation étaient en nantissement de celles détenues par le Trust des titres. Les régisseurs des hypothèques ont demandé au chemin de fer — étant donné que l'échéance de l'une de ces émissions arriva en 1943 — si c'était leur intention d'annuler l'hypothèque. La question a été examinée et il a semblé avantageux de l'annuler. Une demande à cet effet fut alors adressée au Trust des titres. Il n'y avait pas de raison pour que l'hypothèque ne soit pas annulée et elle l'a été.

M. JACKMAN: Et il est dit ici :

... et les régisseurs ont décidé que les avantages sont plus que suffisants — Savoir la création.

pour contre-balancer l'effet de toute amélioration qui pourrait se produire en conséquence dans les titres du réseau entre les mains du public.

Je me suis demandé la raison de cette déclaration. Je me suis demandé si c'était parce que quelques obligations d'émissions incinérées étaient encore en circulation de sorte qu'à l'égard de cette hypothèque sur une partie du chemin de fer vous avez maintenant moins d'obligations en circulation et qu'elles sont toutes entre les mains du public, au lieu d'en avoir quelques-unes dans le Trust des titres.

M. COOPER: De temps à autre, depuis 1937, certains des nantissements ont été annulés pour des raisons que le chemin de fer a jugées valables. Les régisseurs ont demandé au chemin de fer pour quelles raisons ces titres devaient être annulés et nous avons donné les raisons. A cette époque, nous avons adopté une certaine terminologie, et dit que les avantages que retirerait le chemin de fer en se débarrassant de ces titres feraient plus que contre-balancer la hausse qui pourrait en résulter dans la valeur des autres titres en circulation. Nous employons la même terminologie chaque fois que nous demandons au Trust d'annuler des titres. En ce qui concerne les titres en question, le chemin de fer n'avait pas d'avantage important à les faire annuler, sauf qu'ils ne servaient à rien; c'était une hypothèque sur la propriété et en outre nous payions des frais de fiducie sans aucune raison. C'est une de ces choses qu'il est nécessaire de faire lorsque nous en avons l'occasion.

M. JACKMAN: Je n'ai pas encore réussi à me faire comprendre, monsieur Cooper. Voici ce que je veux savoir. Certains titres ont été remboursés pour certaines parties de la ligne. Y a-t-il des obligations pour les mêmes parties du réseau qui sont sur pied d'égalité ou offrant moins de garanties que celles qui ont été remboursées. Ces obligations offrant moins de garanties sont-elles entre les mains du public ?

M. COOPER: En toute probabilité, je pourrais dire oui sans faire un relevé.

M. JACKMAN: Mais suivant vous, elles n'ont pas monté?

M. COOPER: Nous ne croyons pas que la hausse dans le cours de ces obligations soit une chose bien importante.

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

M. BOURGET: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il est proposé que le rapport soit adopté. Quel est votre désir, messieurs?

(La proposition est adoptée.)

L'hon. M. CHEVRIER: L'article suivant est le rapport des vérificateurs.

M. JACKMAN: Je crois, monsieur le président, que nous devrions jeter un coup d'œil sur le certificat des vérificateurs. Suivant la Loi des compagnies, il doit être lu aux assemblées ordinaires de la compagnie.

M. COOPER: Désirez-vous lire le bilan du Trust des titres?

M. JACKMAN: Ce n'est pas nécessaire. Je ne le crois pas. Il est le même que celui de l'an dernier, sauf, si je comprends bien, en ce qui concerne le rapport verbal.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BILAN AU 31 DECEMBRE 1945.

ACTIF		PASSIF	
<i>Créances pour capital des emprunts—</i>		<i>Capital-actions au nom de Sa Majesté—</i>	
Chemin de fer Canadian Northern.....	\$312,334,805.10	5,000,000 d'actions sans valeur nominale ayant une valeur initiale fixée à.....	\$270,037,437.88
Chemin de fer Grand Trunk.....	118,582,182.33	Gain résultant de transactions posté- rieures au 1er janvier 1937 — ci-	
Chemin de fer Grand Trunk Pacific.....	116,006,599.08	contre.....	111,674,118.90
Canadien National Railway Company..	96,936,971.75		\$381,711,556.78
	\$ 643,860,558.26		
<i>Créances pour intérêt des emprunts—</i>			
Chemin de fer Canadian Northern.....	\$309,702,897.65		
Chemin de fer Grand Trunk.....	103,250,802.95		
Chemin de fer Grand Trunk Pacific.....	107,326,622.84		
Canadian National Railway Company..	54,501,313.57		
	574,781,637.01		
<i>Transactions postérieures au 1er janvier 1937 intéressant la valeur comptable du capital- actions du Trust des Titres—</i>			
Réseau National:			
	Année 1945	Total à date	
Surplus de caisse.....	\$24,756,130.00	\$112,502,061.64	
Gains de capital.....		19,105,651.38	
Pertes de capital.....	2,125,088.53	19,933,594.12	
		111,674,118.90	
<i>Valeurs en nantissement—</i>			
Voir Annexe A. 1.....			
		\$1,330,316,314.17	
		\$1,330,316,314.17	
			948,604,757.39
			\$1,330,316,314.17

T. H. COOPER,
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VERIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1945. Les billets à vue et autres titres de créance, les valeurs en nantissement et le certificat du séquestre, mentionnés à l'Annexe A. 1 ci-jointe, ont été soumis à notre inspection.

Nous certifions qu'à notre avis le bilan ci-dessus est correctement établi de manière à présenter un tableau fidèle des comptes du Trust au 31 décembre 1945, conformément aux dispositions de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,
Comptables agréés.

15 mars 1946.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT AU TRUST DES TITRES

Emprunts

**Billets et nantissements*

CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN—

Emprunt 3½%, chapitre 6, 1911.....	\$ 2,396,099.68
Emprunt 4%, chapitre 20, 1914.....	5,294,000.02
Emprunt 5%, chapitre 4, 1915.....	10,000,000.00
Emprunt 6%, chapitre 29, 1916.....	15,000,000.00
Emprunt provisoire, 1918, remboursé.....	.....
†Emprunt 6%, chapitre 24, 1917.....	25,000,000.00
†Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	25,000,000.00
†Emprunt 6%, crédit 108, 1919.....	35,000,000.00
†Emprunt 6%, crédit 127, 1920.....	48,611,077.00
†Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	44,419,806.42
†Emprunt 6%, crédit 136, 1922.....	42,800,000.00
Emprunt 6%, Loi des mesures de guerre, 1918.....	1,887,821.16
†Emprunt 6% pour matériel, chapitre 38, 1918.....	56,926,000.82
Dette remboursée par l'État en vertu du chapitre 24, 1917 et du chapitre 11, 1918.....	.....
†Hypothèque couvrant emprunts ci-dessus.....	.....
Total Canadian Northern.....	\$312,334,805.10

CHEMIN DE FER GRAND TRUNK—

Emprunt 6%, crédit 478, 1920.....	\$25,000,000.00
Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	55,293,435.18
Emprunt 6%, crédit 137, 1922.....	23,288,747.15
Emprunt 4% du G. T. Pacific, chapitre 23, 1913, garanti par le Grand Trunk.....	15,000,000.00
Emprunts provisoires, remboursés par des émissions ulté- rieures de titres et emprunts garantis.....	.....
Total Grand Trunk.....	\$118,582,182.33

CHEMIN DE FER GRAND TRUNK PACIFIC—

Obligations 3%, chapitre 24, 1913.....	\$ 23,048,000.00
Emprunt 6%, chapitre 4, 1915.....	6,000,000.00
Emprunt 6%, crédit 441, 1916.....	7,081,783.45
Emprunt 6%, crédit 444, 1917.....	5,038,053.72
Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	7,471,399.93
Avances du séquestre, C.P. 635, 26 mars 1919.....	45,764,162.35
Intérêt garanti par le Dominion.....	8,704,662.65
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Saskat- chewan.....	2,898,536.98
Traité avec l'État en vertu du chapitre 71, 1903.....	.....
Total Grand Trunk Pacific.....	\$116,006,599.08

Aucun. Hypothèque sur immeubles du 4 octobre 1911.	
Aucun.	
Aucun.	
Hypothèques en date du 23 et 26 juin 1916.	
Billets à vue 6%.....	\$ 497,566.80
Billets à vue 6%.....	33,012,414.32
Billets à vue 6%.....	27,203,003.65
Billets à vue 6%.....	40,031,122.27
Billets à vue 6%.....	53,008,779.65
Billets à vue 6%.....	50,259,312.47
Billets à vue 6%.....	46,691,634.60
Billet à vue 6%.....	5,700,000.00
Actions-débetures 3½% et 4½%.....	7,139,399.00
Billets à vue 6%.....	56,858,496.44
Diverses obligations et débetures.....	14,097,470.59
Diverses obligations et débetures.....	20,721,191.12
Hypothèque en date du 16 novembre 1917.....	.....
Billets à vue 6%.....	\$ 25,479,226.97
Billets à vue 6%.....	56,646,816.12
Billets à vue 6%.....	23,288,747.15
Billet à vue 4%.....	15,000,000.000
Débetures 4% G. T. P.....	15,000,000.00
Actions-débetures 4%.....	60,801,700.00
Obligations 6% comportant 2ème hypothèque sur matériel..	1,693,113.33
Obligations 1ère hypothèque 3%.....	\$33,048,000.00
Obligations sterling 4%.....	7,499,952.00
Hypothèque, 28 juin 1916.....	.....
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	.....
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	.....
Certificats du séquestre.....	53,339,162.74
Certificats de crémation, coupons détruits.....	8,698,170.42
Certificats de crémation, coupons détruits.....	2,925,723.88
Capital-actions du Grand Trunk Pacific Development Co..	2,999,000.00

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

SOMMAIRE DES CRÉANCES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT AU TRUST DES TITRES

<i>Emprunts</i>		<i>*Billets et nantissements</i>	
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY—			
Emprunt 6%, crédit 139, 1923.....	\$ 24,550,000.00	{ Billet à vue 6% Canadian Northern.....	\$ 12,655,019.57
		{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific.....	3,313,530.01
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific.....	1,530,831.96
Emprunt 5%, crédit 137, 1924.....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern.....	1,318,315.86
		{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific.....	4,691,173.58
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific.....	1,530,822.24
Emprunt 5%, crédit 377, 1925.....	10,000,000.00.	{ Billet à vue 5% Canadian Northern.....	9,496,718.21
		{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific (Cr.).....	1,422,425.17
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific.....	1,530,802.80
Emprunt 5%, crédit 372, 1926.....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern.....	9,062,624.30
		{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific (Cr.).....	364,898.78
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific.....	1,530,880.56
Emprunt 5%, crédit 336, 1929.....	2,932,652.91	Billet à vue 5% Canadian National Railway Company.....	2,932,652.91
Emprunts 5% et 5¼%, chapitre 22, 1931.....	29,910,400.85	Billets à vue 5% et 5¼% Canadian National Railway Company.....	29,910,400.85
Emprunts 5¼%, chapitre 6, 1932.....	11,210,815.56	Billets à vue 5¼% Canadian National Railway Company... ..	11,210,815.56
Emprunt provisoire 1930, remboursé.....		{ 166,8776.376 parts du capital-actions du Grand Trunk Western Railroad.....	4,171,940.94
		{ Obligations-or provisoires 5% du Central Vermont Pailway, Inc., comportant première et générale hypothèque.....	8,609,000.00
Moins: mise au point autorisée par la Loi sur la revision du capital, 1937.....	<i>Cr. 1,666,897.57</i>		
Total Canadian National Railway Company.....	<u>\$ 96,936,971.75</u>		
Total des emprunts.....	<u>\$643,860,558.26</u>		

*Les billets à vue et autres titres de créance ainsi que les valeurs en nantissement sont déposés pour bonne garde dans les voûtes du ministère des Finances, à Ottawa, excepté un montant de £5,307,000 (\$25,792,020) d'obligations 3% 1ère hypothèque du chemin de fer du Grand Trunk Pacific dont la garde est confiée à la Banque de Montréal, Londres, Angleterre, comme en fait foi son certificat.

L'hon. M. CHEVRIER: Qui va lire le rapport des vérificateurs?

M. VAUGHAN: M. Matthews.

Le PRÉSIDENT: Est-ce le désir du Comité de lire le rapport des vérificateurs?

M. HAZEN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Matthews.

M. O. A. MATTHEWS: Monsieur le président, messieurs, je vais lire en premier lieu le rapport annuel concernant les chemins de fer Nationaux du Canada. Le rapport des vérificateurs se lit comme suit:

Le 15 mars 1946.

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MONSIEUR LE MINISTRE DES TRANSPORTS,
OTTAWA, CANADA.

Monsieur le ministre:

Conformément aux dispositions de la Loi du National Canadien-Pacifique Canadien, 1933, modifiée en 1936, et du chapitre 6, "Loi concernant la nomination de vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux, 1945", nous avons vérifié les comptes du RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA pour l'exercice terminé le 31 décembre 1945, et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Outre notre certificat de vérification accompagnant les comptes publiés par le chemin de fer, nous offrons les commentaires suivants sur l'état des revenus pour l'ensemble du réseau, sur le bilan d'ensemble et sur la portée générale de la vérification:

ÉTAT DES REVENUS ENSEMBLE DU RÉSEAU

Le surplus de \$24,756,000 pour l'exercice 1945 s'établit brièvement comme suit:—

Surplus après provision pour frais généraux d'exploitation mais avant charges fixes et dépréciation.....	\$92,306,000
Moins: Charges fixes.....	49,009,000
Surplus avant dépréciation.....	43,297,000
Moins: Dépréciation.....	18,541,000
Surplus.....	<u>\$24,756,000</u>

Les frais généraux d'exploitation consistant principalement en salaires et matériaux, comprennent les comptes ci-dessous qui offrent un aperçu intéressant:—

- (a) Remplacements et retraits de propriétés immobilières — sauf abandon de la ligne de St-Lin débité à la Part de propriétaire;
- (b) Entretien ultérieur sur une moins grande échelle que l'exercice précédent — concernant les propriétés immobilières et le matériel;
- (c) Pensions ci-après
 - (I) Quote-part du chemin de fer sur les paiements aux employés en retraite en vertu de tous les plans de pension; et
 - (II) Addition à la réserve pour pensions contractuelles pour la portion du chemin de fer sur le montant estimatif de tous les contrats en vigueur à la fin de l'exercice en vertu du plan de 1935;
- (d) Primes d'assurance principalement sur les risques assurés en dehors du fonds d'assurance;
- (e) Change étranger;

(f) Impôts généraux, et

(g) Solde de l'amortissement de certains projets de défense considérés sans possibilité de valeur économique pour l'exploitation d'après-guerre.

Il n'a pas été jugé nécessaire d'augmenter la réserve de temps de guerre pour inventaires de matériaux et d'approvisionnements en 1945.

Les charges fixes indiquées au sommaire ci-dessus et conformes aux principes énoncés par la Interstate Commerce Commission, comprennent les intérêts sur la dette consolidée entre les mains du public, les intérêts sur les prêts de l'Etat, les intérêts sur la dette non consolidée, l'amortissement de l'escompte sur la dette consolidée et les loyers de lignes et de matériel. La proportion de ces charges fixes par rapport au revenu d'exploitation est de 11.3 p. 100 en regard de 11.4 p. 100 l'année précédente.

La moyenne des intérêts et de l'escompte sur la dette consolidée est de 4.37 p. 100 et celle des intérêts sur les prêts de l'Etat de 3.12 p. 100, soit un taux mixte de 3.70 p. 100 à la fin de l'exercice. Ces chiffres ne tiennent pas compte du change étranger.

Une réserve pour dépréciation a été créée pour le matériel des lignes du réseau au Canada et aux Etats-Unis. Le taux normal de dépréciation pour les lignes au Canada a été porté pour tout l'exercice au niveau mixte le plus récent des taux en vigueur chez les chemins de fer de première classe aux Etats-Unis, et la provision spéciale des années précédentes en vue de l'usage anormal du matériel en temps de guerre a été discontinuée pour l'exercice 1945.

En ce qui concerne les propriétés immobilières sujettes à dépréciation — et comprenant, d'après la définition de l'ordonnance de 1943 de la Interstate Commerce Commission, ponts, édifices, gares, ateliers, etc., mais non la charpente de la voie — une réserve pour dépréciation a été créée au cours de l'exercice pour les lignes du réseau National aux Etats-Unis, conformément aux dispositions de l'ordonnance de 1943, mais non pour les lignes au Canada auxquelles continue de s'appliquer la comptabilité de retrait.

Les remplacements et retraits de propriétés immobilières, débités aux frais d'exploitation par voie des comptes primaires correspondants sous la rubrique Entretien de la voie et des constructions, demandent probablement quelques mots d'explication. Le terme "remplacements" s'applique aux renouvellements importants de propriétés qui demeurent en usage, tandis que le terme "retraits" désigne celles qui sont retirées du service et non remplacées. Les montants débités à l'entretien de la voie et des constructions pour perte de durée de service, à savoir valeur comptable moins récupération, s'appliquent principalement aux opérations suivantes:—

- (a) Retraits de ponts, édifices, gares, ateliers, etc., sur les lignes au Canada seulement;
- (b) Retraits de charpente de la voie, c'est-à-dire traverses, rails, autres matériaux pour la voie et ballast, sur les lignes au Canada et aux Etats-Unis;
- (c) Retraits de ponts, etc., sur les lignes au Canada seulement, et
- (d) Retraits de charpente de la voie sur les lignes au Canada et aux Etats-Unis. Les remplacements ci-dessus de ponts, etc., sont débités, comme les remplacements de charpente de la voie, aux comptes primaires correspondants de chaque catégorie de propriété ainsi qu'au compte de pose des rails et revêtement. Les retraits de ponts, etc., ainsi que ceux de charpente de la voie sont débités au compte propriété de la voie — retraits. Outre les frais ci-dessus de remplacement et de retrait, les comptes de l'entretien de la voie et des constructions comprennent le coût des réparations et des renouvellements "au jour le jour" ou "cou-

rants" au Canada et aux Etats-Unis. Les remplacements et retraits de ponts, etc., par suite de perte de durée de service sur les lignes aux Etats-Unis sont débités à la réserve pour dépréciation établie en vertu de l'ordonnance de 1943 de la Interstate Commerce Commission. D'une manière générale en ce qui concerne les remplacements et les retraits, il faut tenir compte du fait que la réserve de temps de guerre pour l'entretien ultérieur des propriétés immobilières est destinée en partie aux remplacements et aux retraits qui ont été remis à plus tard à cause des exigences du trafic au cours des hostilités.

En ce qui concerne le programme d'entretien courant, nous avons reçu, de la part des fonctionnaires compétents, des certificats que, sous réserve de l'état de guerre qui a nécessité la création de la réserve pour entretien ultérieur, les propriétés immobilières et le matériel du réseau National ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de l'exercice.

Quant aux retraits de propriétés immobilières et de matériel, les fonctionnaires compétents nous ont remis des certificats à l'effet que, dans la mesure permise par les exigences du trafic, tous les retraits nécessaires au cours de l'exercice par l'usage et la désuétude, ont été effectués et qu'avis en a été donné au service de la comptabilité.

Le surplus de l'exercice accuse une augmentation de \$1,729,000 par comparaison avec 1944. La baisse dans les recettes d'exploitation est plus que compensée par la diminution dans le montant des réserves de temps de guerre pour entretien ultérieur, dépréciation de matériel et rectifications des prix d'inventaire; par la diminution des intérêts et du montant net des comptes de revenus divers; par la portion de la mise au point des salaires rétroactive à 1943 et réglée dans les comptes de 1944 — moins travaux additionnels d'entretien, coûts de mouvement du trafic et plus forts montants à payer pour les pensions.

Le terme "surplus" employé dans l'état des revenus est synonyme du terme "excédent de recettes" figurant dans le compte de la Part de propriétaire — Dominion du Canada, dont la composition est définie par la Loi sur la revision du capital de 1937.

Au cours des cinq années de 1941 à 1945 le réseau National, grâce à l'énorme volume du trafic, a réussi à rembourser au gouvernement \$112,502,000 de prêts à même le fonds de roulement créé par les surplus. Quoique cela démontre que, si le trafic est suffisant, le réseau National peut être exploité à l'avantage de l'économie canadienne en général, nous prions toutefois le Parlement de considérer, dans la mesure qu'il jugera pratique et nécessaire, l'effet cumulatif des augmentations de salaire et des prix des matériaux pendant la période d'après-guerre sur les résultats probables d'exploitation à cette époque.

Bilan d'ensemble

Nous avons accepté les immobilisations en propriétés immobilières et matériel telles qu'elles ont été apportées dans les comptes du réseau National, au 1er janvier 1923, des livres des différentes compagnies et des chemins de fer de l'Etat. Les immobilisations des compagnies ont été soumises à d'importantes réductions autorisées par la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937. Depuis le 1er janvier 1923, le montant net des additions et des améliorations du réseau National dans leur ensemble figure au prix de revient selon la méthode usuelle. Au cours de l'exercice 1945, ce montant net s'élève à \$10,584,000, et les principales dépenses se rapportent à l'achat de matériel roulant et à la construction de l'embranchement du Bout de l'Île.

Les divers fonds spéciaux du réseau National, y compris fonds d'amortissement, fonds de capital et autres fonds de réserve, fonds pour entretien ultérieur, fonds d'assurance et fonds de la pension contractuelle, dont le total s'élève à \$85,921,000, consistent principalement en obligations fédérales, provinciales et

municipales, ainsi qu'en titres de compagnies constituant le réseau National, et en fonds liquides. Le cours de ces titres à la fin de l'année excédait dans l'ensemble la valeur comptable. Le chiffre total de ces fonds a subi en 1945 une augmentation de \$8,780,000.

Le fonds d'assurance comprend le montant mis en réserve pour les sinistres en suspens à la date du bilan. Le fonds a diminué de \$330,000 au cours de l'exercice par suite d'incendies plus considérables que d'habitude, mais étant donné que le Fonds a maintenu son niveau à long terme, il n'a pas été effectué de mise au point à même les frais d'exploitation en 1945.

Les placements dans les filiales, dont le détail figure à l'annexe, consistent en actions, obligations et avances relatives à des compagnies qui sont affiliées au réseau National sans en faire partie. A part les Lignes aériennes Trans-Canada, ce genre de placement "hors liste" a principalement pour but, en commun avec d'autres chemins de fer, de procurer des échanges de trafic et l'usage de terminus. Les chiffres du bilan sont basés sur le prix de revient ou, dans le cas de certains titres des Etats-Unis, sur des prix inférieurs aux évaluations spéciales approuvées par la Interstate Commerce Commission. A part les Lignes aériennes Trans-Canada, les états financiers de 1945 publiés par les compagnies faisant l'objet des principaux placements font ressortir les points suivants:

- (a) Les filiales ont utilisé les fonds réalisés par la vente de leurs titres jusqu'au 31 décembre 1945 principalement en immobilisations et achats de matériel;
- (b) Aucune perte importante n'a été subie au cours de 1945 sauf \$884,000 par la Northern Alberta Railways Company, et dans ce cas 50 p. 100 de la perte a été prélevée à même le revenu du réseau National et le chemin de fer du Pacifique Canadien est débité de l'autre moitié;
- (c) Vu le montant de leur fonds de roulement, les compagnies qui font d'assez bons bénéfices payent des dividendes raisonnablement généreux, et
- (d) Il n'y a pas eu de déficit dans ces compagnies jusqu'au 31 décembre 1945. Il ne faudrait pas cependant juger cet état de choses sous le rapport des différentes méthodes de comptabilité relatives à la dépréciation des propriétés immobilières. En général, les principales filiales au Canada n'ont pas de réserve pour dépréciation, tandis que celles aux Etats-Unis en ont créé une depuis le 1er janvier 1943, conformément aux dispositions de l'ordonnance à ce sujet de la Interstate Commerce Commission.

Au cours de l'exercice le chiffre des placements dans les filiales a augmenté de \$632,000, principalement par l'achat d'obligations additionnelles de la Northern Alberta Railways Company et de la Toronto Terminals Railway Company, pour financer 50 p. 100 des immobilisations de ces compagnies en 1945, dont le chemin de fer du Pacifique Canadien est appelé à fournir le reste.

Les autres placements se composent en partie d'obligations du Dominion et de titres de compagnies du réseau pour un montant de \$619,000, et le reste de divers placements "hors liste" évalués au prix de revient ou au-dessous. Le cours des obligations et des titres du réseau dans l'ensemble excédait la valeur comptable à la fin de l'année. Le montant de ce compte a diminué de \$930,000 au cours de l'exercice.

Les placements temporaires de fonds liquides sont représentés par des obligations du Dominion acquises principalement à l'intention des réserves pour inventaires de matériaux et approvisionnements et l'amortissement de projets de défense. Le cours de ces valeurs excédait leur valeur comptable à la fin de l'année.

Les disponibilités excèdent les exigibilités de \$68,873,000, ce qui équivaut à un fonds de roulement dans la proportion de 2.2 à 1 par comparaison avec \$69,376,000 en 1944, soit 2.2 à 1 également. Le fonds de roulement du réseau National est gouverné en général par l'affectation des fonds liquides provenant de la dépréciation, de l'amortissement et des surplus à la réduction de la dette et aux besoins de fonds pour immobilisations et améliorations.

Les divers comptes débiteurs consistent principalement en montants à recevoir sur contrats pour ventes de terrains dans l'ouest du Canada. Il est à remarquer à ce sujet que les terrains non vendus sont compris dans le compte propriétés diverses sous la rubrique Placements.

L'escompte sur la dette consolidée représente la portion non amortie de l'escompte accordé au moment de la vente des différentes émissions, et le montant est amorti par des versements annuels prélevés sur le revenu jusqu'à l'échéance de chaque émission.

Les divers comptes d'ordre comprennent le coût non amorti de l'exploitation des carrières de ballast dont l'amortissement est effectué au fur et à mesure de l'emploi du ballast; la valeur approximative de récupération des matériaux non périssables dans les carrières de ballast et d'autres voies temporaires; les réclamations de fret acceptées et réglées avant de consulter les autres compagnies et d'autres comptes débiteurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

La dette à long terme ne comprend pas les titres déposés dans le trésor du chemin de fer ni ceux remis en nantissement au Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada et au Dominion.

La dette totale a été réduite de la somme nette de \$27,176,000 au cours de l'exercice. En général, cette réduction nette est le résultat de remboursements de prêts de l'État à même le fonds de roulement créé par les surplus, plus les acomptes annuels sur obligations — moins le solde des avances nécessaires pour additions et améliorations.

Les réserves de la compagnie pour pensions contractuelles, assurances, dépréciation, amortissement de projets de défense, entretien ultérieur, et inventaires de matériaux et d'approvisionnements, se chiffrent à \$185,631,000, dont \$89,616,000 sont représentés par des fonds spéciaux et d'autres placements spécifiques. En outre, environ \$71,843,000 de ces \$185,631,000 représentent le montant actuel de réserves spéciales de temps de guerre pour dépréciation de matériel supérieure au taux normal, amortissement de projets de défense, entretien ultérieur et inventaires de matériaux et d'approvisionnements. Les réserves ont augmenté de \$25,464,000 dans l'ensemble au cours de l'exercice.

La réserve pour dépréciation — lignes au Canada — ne s'applique qu'au matériel et date du 1er janvier 1940; la comptabilité de retrait continue à s'appliquer aux propriétés immobilières.

La réserve pour dépréciation — lignes aux Etats-Unis — s'applique au matériel depuis une date antérieure au 1er janvier 1923, et aux propriétés immobilières (sauf la charpente de la voie) principalement depuis le 1er janvier 1943.

Les autres comptes créditeurs comprennent principalement les montants qui restent à payer sur les indemnités pour accidents du travail adjugées par les provinces d'Ontario et de Québec, et le solde de la dette envers l'Etat de Michigan pour l'élargissement de la prolongation de l'avenue Woodward à Détroit.

Les autres comptes d'ordre comprennent la portion approximative revenant aux lignes au Canada sur le transit de marchandises en port-payé; le montant approximatif de dommages-intérêts pour accidents de voyageurs; le montant approximatif pour perte ou avarie de marchandises et d'autres comptes créditeurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

La Part de propriétaire — Dominion du Canada — figure au bilan et fait également l'objet d'une annexe, conformément aux dispositions de l'article 2 (f) de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, qui définit la composition du compte. La Part de propriétaire accuse une augmentation nette de \$22,631,000 au cours de l'exercice par suite de l'addition du surplus de caisse moins les pertes de capital dues à l'abandon de la subdivision de St-Lin et aux retraits de matériel. Il est à remarquer au sujet de cette dernière écriture, qu'étant donné qu'aucune dépréciation n'avait été effectuée avant 1940, la perte de durée de service, à savoir la valeur comptable moins récupération, a été débitée à la réserve jusqu'à concurrence de la dépréciation depuis 1940 et le reste à la Part de propriétaire, d'après le principe adopté par la Interstate Commerce Commission au moment de la mise en vigueur de la comptabilité de dépréciation par les chemins de fer des Etats-Unis. Les commentaires suivants serviront à mieux faire comprendre ce compte :

- (a) Le compte de la Part de propriétaire, dont le détail figure à l'annexe, peut se comparer en principe à la part d'intérêt des actionnaires représentée par la valeur comptable du capital-actions et le surplus dans une compagnie ordinaire.
- (b) Le capital-actions de la Canadian National Railway Company est l'instrument par lequel le Dominion contrôle les compagnies qui appartiennent auparavant à des particuliers mais qui font maintenant partie du réseau National.
- (c) Le capital-actions du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada figure à la valeur initiale fixée au 1er janvier 1937 et représente sous forme de capital social le montant total des prêts accordés aux compagnies par le Dominion et employés par elles en immobilisations avant cette date.
- (d) Le surplus de caisse de \$112,502,000 se rapporte aux exercices de 1941 à 1945 inclusivement, et les gains de capital sur le rapatriement de titres ainsi que les pertes de capital sur les gros retraits de voies et matériel non compris dans la dépréciation se rapportent aux exercices de 1937 à 1945 inclusivement. Ces surplus de caisse, ces gains de capital et ces pertes de capital du réseau National ont été entièrement appliqués au capital-actions du Trust des Titres. L'article 12 de la Loi du National Canadien — Pacifique Canadien, 1933, modifiée en 1936, stipule que "les déficits ne devront pas être fondés en dette".
- (e) Les immobilisations du Dominion pour chemins de fer de l'Etat représentent les crédits accordés par le Parlement à part certaines immobilisations des biens de la Couronne financées par la Canadian National Railway Company à même les émissions de la dette consolidée et des prêts du gouvernement.

Les importants passifs éventuels font l'objet d'une annexe. En ce qui concerne les plans de pension mentionnés à cette annexe, il est à remarquer que :

- (a) En vertu du plan contractuel de 1935 une réserve a été établie dans les livres du chemin de fer à l'égard du capital approximatif des pensions en vigueur mais non à l'égard des pensions conditionnellement prévues. La réserve est représentée par le fonds de la pension contractuelle dont l'actif de \$29,671,000 consiste en obligations du Dominion du Canada ainsi qu'en intérêt couru et en espèces. Les contributions des employés en activité de service sont placées par l'entremise du fonds de pension en fiducie administré séparément dont les comptes ne sont pas compris dans ceux du chemin de fer. L'actif de ce dernier fonds se chiffre à \$21,197,000 et consiste en obligations du Dominion du Canada et du

réseau National garanties par le Dominion, ainsi qu'en intérêt couru et en espèces. Le montant des deux fonds en vigueur en vertu du plan de 1935 se chiffre à \$50,868,000.

- (b) D'après les plans antérieurs sans engagement contractuel, il n'a pas été établi de réserve à l'égard du capital approximatif des pensions en vigueur ni de celles conditionnellement prévues.

Au sujet de ce qui précède, il faut tenir compte du fait que les frais d'exploitation sont débités du coût des pensions relatif à

- (I) La quote-part du chemin de fer pour les retraites payées aux employés en vertu de tous les plans, et
- (II) L'addition à la réserve pour la pension contractuelle de la quote-part du chemin de fer sur le capital approximatif de toutes les pensions contractuelles en vigueur à la fin de l'exercice en vertu du plan de 1935.

En ce qui concerne les devises étrangères, les comptes du réseau National sont tenus en monnaie canadienne convertie principalement au pair du change.

Au cours de 1945, la Interstate Commerce Commission a prescrit des modifications dans la composition de certains comptes primaires des bilans des chemins de fer des Etats-Unis. Autant que possible, ces modifications ont été apportées au bilan du réseau National.

PORTÉE GÉNÉRALE DE LA VÉRIFICATION

La portée générale de la preuve de vérification des comptes du réseau National pour l'exercice 1945 peut être brièvement énoncée comme suit:

- (a) Examen des autorisations d'importantes dépenses d'après les décisions enregistrées des administrateurs, sanctionnées ensuite par des statuts, des arrêtés en conseil et des lois du Parlement;
- (b) Preuves de vérification dans les bureaux de régions, propriétés exploitées séparément et quartier général du réseau, limitées à une coupe transversale des importantes dépenses autorisées;
- (c) Examen portant sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne exercé par le personnel de comptabilité du réseau. Sous ce rapport, nous collaborons avec les chefs de service de la comptabilité au quartier général et notre but commun est d'assurer au réseau le maximum de protection dans le contrôle intérieur des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin, comptes à recevoir, etc., et au moyen de cautionnements effectués dans des compagnies d'assurance étrangères au réseau, et
- (d) Vérification et certification de l'état des revenus et du bilan pour l'ensemble du réseau, pour soumettre au Parlement qui possède ainsi le matériel nécessaire pour tirer ses conclusions sur la manière dont ceux dûment chargés de l'administration du réseau s'acquittent de leurs fonctions.

La preuve de vérification comprend les bilans des différentes unités de comptabilité au Canada, aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne, avec états de revenus provenant des bureaux de recettes, régions, propriétés exploitées séparément et quartier général du réseau. Ces comptes se rapportent à quelque 86 compagnies faisant l'objet d'une annexe, et aux chemins de fer Nationaux du Canada dont l'ensemble constitue le réseau National du point de vue exploitation.

Sauf dans le cas de la Marine marchande du gouvernement canadien Limitée et des Lignes aériennes Trans-Canada, le réseau National, comme l'indique l'annexe relative aux filiales, ne possède pas suffisamment d'actions de ces filiales pour exercer un vote majoritaire et en conséquence ces compagnies ne sont pas traitées comme unités du réseau et nous ne vérifions pas leurs comptes. Dans quelques cas, ces comptes sont certifiés par des comptables publics, mais la plupart sont vérifiés par des comités mixtes composés de comptables du réseau National et de représentants d'intérêts extérieurs.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

La constitution du Trust des titres est définie comme suit par l'article 12 de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, modifiée en 1945:

"Est établie une corporation dénommée "Le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada", ci-après appelée le "Trust des titres". Elle se compose de cinq régisseurs qui sont les personnes remplissant alors, respectivement, les fonctions de sous-ministre des Finances, sous-ministre des Transports et sous-ministre de la Justice, ainsi que deux fonctionnaires des chemins de fer Nationaux qui peuvent être nommés à l'occasion par une résolution du Conseil d'administration des chemins de fer Nationaux. Les régisseurs exercent leurs fonctions sans rémunération."

La fonction principale du Trust des titres, ainsi que le stipule l'article 13 de la Loi sur la revision du capital, est de conserver en vigueur la dette des compagnies, autrefois envers le Dominion mais maintenant envers le Trust des titres, et les valeurs remises en nantissement à cet égard, dans le but de préserver les droits de préférence du Dominion dans le cas de certaines valeurs non garanties et d'actions de filiales entre les mains du public. Cette fonction du Trust diminue d'importance à mesure que les valeurs non garanties sont remboursées et que s'effectue la liquidation des filiales qui les avaient émises.

Outre notre certificat de vérification qui accompagne les comptes publiés par le Trust des titres, nous offrons les commentaires suivants sur le bilan:—

Le Trust des titres, conformément aux dispositions de l'article 22 de la Loi sur la revision du capital, a été traité comme faisant partie du réseau National. L'article 23 contient toutefois une clause à l'effet que les régisseurs doivent soumettre un rapport annuel au Parlement et que le bilan doit être établi séparément de celui du réseau. La Loi stipule en outre que le rapport des régisseurs doit indiquer les transactions du Trust au cours de chaque exercice, lesquelles transactions comprennent le changement net apporté dans la valeur comptable de son capital-actions par les comptes du chemin de fer et, avec le consentement du Gouverneur en conseil, la décharge de dettes ou de titres en nantissement appartenant au Trust.

Le rapport suivant est celui des *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*.

M. REID: Vous méritez certainement un peu de répit. Vous avez fait de la bonne besogne.

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

Le PRÉSIDENT suppléant: Quelqu'un appuie-t-il cette proposition?

M. JACKMAN: Nous pourrions peut-être poser quelques questions. Vous avez parlé de primes d'assurance pour des risques en dehors du fonds d'assurance. Plus loin, vous parlez d'assurance-cautionnement portée par la compagnie.

M. MATTHEWS: Oui.

M. JACKMAN: Comme nous l'avons vu précédemment, la compagnie n'a pas une somme considérable d'assurance en dehors du réseau, n'est-ce pas? La Compagnie fait ses propres assurances, sauf dans quels cas?

M. MATTHEWS: En 1945, le total approximatif des primes est de \$170,000. C'est-à-dire les primes payées par les compagnies du réseau; \$100,000 ont été payés pour réassurance et environ \$70,000 déposés au fonds principalement par le *Grand Trunk Western*. C'est la principale exception. En d'autres termes, à part le *Grand Trunk Western*, les primes versées au fond ne figurent pas comme débits.

M. JACKMAN: Si j'ai bien compris vos paroles, une somme de \$170 000 a été versée en primes.

M. MATTHEWS: C'est exact. Elle a été versée au fonds; ce sont les primes perçues par le fonds d'assurance et déposées au fonds par les compagnies du réseau. Sur les \$170,000, environ \$100,000 ont été utilisés comme primes pour réassurance dans des compagnies étrangères au réseau.

M. REID: Vous dites qu'une somme de \$112,502,000 a été remboursée à l'État. De combien vos charges d'intérêt s'en trouvent-elles réduites?

M. MATTHEWS: Cela a réduit le principal dû à la fin de chaque année, et réduit l'intérêt selon le taux exigé par l'État.

M. REID: Cela représente une somme considérable alors.

M. MATTHEWS: Cela représente une réduction de la dette d'immobilisation.

M. REID: Je crois avoir posé cette question l'an dernier, mais j'y reviens toujours. Les chiffres que vous donnez à la page 1 sont des chiffres ronds. J'y note une somme de \$24,756,000 et dans le bilan \$24,756,130, soit une différence de \$130.

M. MATTHEWS: C'est exact. Nous prenons le mille qui est le plus près.

M. JACKMAN: Quelle était la nature des risques pour lesquels une somme de \$170,000 a été versée pour réassurance et en même temps, pourrais-je vous demander s'il existe une décision de l'I.C.C. obligeant chaque compagnie de chemin de fer à faire ses propres assurances?

M. MATTHEWS: Non.

M. JACKMAN: Elle peut soit les faire elle-même, soit les placer dans une compagnie étrangère au réseau.

M. MATTHEWS: En ce qui concerne le fonds d'assurance, cela s'applique principalement en Canada, dans tous les cas.

M. JACKMAN: Vous avez parlé du *Grand Trunk Western*.

M. MATTHEWS: Le *Grand Trunk Western*. Vous désirez un exposé général?

M. JACKMAN: Non, simplement la nature des risques. Quelques fonctionnaires sont peut-être au courant?

M. MATTHEWS: Non, je peux vous fournir ces renseignements. La réassurance couvre ce qui suit: Le *Grand Trunk Milwaukee Car Ferry*, l'*Ontario Car Ferry*, *Pacific Coast Steamships*, risque de guerre, l'*Eastern Car Ferry*, l'assurance couvrant les accidents d'automobiles des employés, bureau de Londres, et quelques autres. Ce sont les principaux risques.

M. JACKMAN: Quel est le principe gouvernant la réassurance dans des compagnies étrangères au réseau, qui ne s'applique pas aux risques que la compagnie fait elle-même?

M. MATTHEWS: Il s'agit de police corporative. Je crois que vous devriez adresser votre question à M. Vaughan.

M. VAUGHAN: Quelle est votre question?

M. JACKMAN: Vous avez versé une somme de \$100,000 pour réassurance de certains risques, et M. Matthews a parlé des risques couverts par des compagnies étrangères au réseau. Je voulais savoir sur quel principe on se base pour décider que tel risque sera porté par la compagnie et tel risque confié à une compagnie étrangère au réseau.

M. VAUGHAN: Lorsqu'il existe un risque étranger de cette nature, il y a toujours une raison. M. Matthews a parlé du Milwaukee Car Ferry. Le Pennsylvania Railway est aussi intéressé dans cette compagnie. Quant à l'Ontario Car Ferry, le B. & O. Railway a la moitié de l'assurance. C'est un compte conjoint. Nous estimons qu'il n'est pas juste pour nous d'assurer tout le risque en pareil cas.

M. JACKMAN: Vous dites que selon la pratique suivie par l'I.C.C., le chemin de fer est libre de faire ou non ses propres assurances.

M. VAUGHAN: M. Cooper pourrait vous répondre.

M. COOPER: Suivant l'I.C.C. il n'est pas interdit à une compagnie de chemin de fer de faire ses propres risques.

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

M. HAZEN: Je ne sais pas comment prononcer le nom, mais il a été question de la construction de la ligne du Bout de l'île.

M. VAUGHAN: Cette ligne va du tunnel, où les trains arrivent à la nouvelle gare, à Montréal, jusqu'à l'extrémité est de l'île de Montréal.

M. HAZEN: Cela représente combien de milles?

M. WALTON: Quatorze milles.

M. HAZEN: Cette ligne a coûté environ un demi million de dollars?

M. VAUGHAN: Plus que cela. Je crois qu'elle a coûté environ \$2,500,000 ou \$3,000,000.

M. WALTON: Environ \$2,800,000, en chiffres ronds.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il est proposé par M. LaCroix, appuyé par M. Reid, que le rapport soit adopté.

M. JACKMAN: Je regrette. A la page 4, paragraphe (c), je lis ce qui suit:

Vu le montant de leur fonds de roulement, les compagnies qui font d'assez bons bénéfices paient des dividendes raisonnablement généreux. Pourrais-je savoir combien on a ajouté au surplus sans le verser à la compagnie propriétaire?

M. MATTHEWS: Je pourrai déposer ce renseignement. Je n'ai pas les détails pour chaque compagnie.

M. JACKMAN: Est-ce que cela atteint des centaines de mille ou des millions?

M. MATTHEWS: Pas des millions. Je vous fournirai les renseignements.

M. JACKMAN: Alors c'est une somme relativement légère?

M. MATTHEWS: Oui. Il ne s'agit pas de millions, ni rien de la sorte en ce qui concerne les dividendes annuels.

M. JACKMAN: Savez-vous ce qui a été payé en dividendes par les filiales?

M. MATTHEWS: Je peux vous avoir ce renseignement; je ne crois pas l'avoir ici. Je le déposerai.

M. JACKMAN: N'y a-t-il pas de grosses filiales qui versent au réseau des dividendes considérables. Je me demandais ce qui était retenu en vue de la formation des filiales.

M. MATTHEWS: C'est ce que nous faisons lorsque nous faisons la vérification; nous tenons compte du fonds de roulement de chacune des compagnies, et nous nous assurons qu'elles n'accumulent pas trop de disponibilités, en d'autres termes, qu'elles paient suffisamment de dividendes.

M. JACKMAN: Je comprends qu'une filiale trouve bon du point de vue financier de garder une grosse ou petite portion de ses recettes et de ne pas en faire mention dans les dividendes; mais si la filiale était en mauvaise posture et si elle avait grand besoin de fonds de roulement, elle pourrait bien ne verser que 15 ou 25 p. 100 de ses recettes à la compagnie mère?

M. MATTHEWS: C'est la question que nous soulevons dans le rapport.

M. JACKMAN: Quel avantage le réseau trouve-t-il à posséder une part d'augmentation de surplus dans les filiales, quand cette augmentation n'a pas été déclarée sous forme de dividendes?

M. MATTHEWS: Tenez-vous à savoir les dividendes versés pour une année quelconque? Est-ce ce que vous désirez savoir? Une liste de dividendes ou des renseignements sur leur fonds de roulement?

M. JACKMAN: Je vais poser une question et j'obtiendrai ainsi le renseignement. Est-ce que le réseau bénéficie beaucoup du fait que ses filiales font de l'argent qu'elles ne déclarent pas sous forme de dividendes?

M. MATTHEWS: Nous prétendons que non. D'après notre vérification des comptes des filiales, nous sommes d'avis qu'il n'y a pas de preuve qu'elles retiennent des dividendes au-delà d'une proportion raisonnable de fonds de roulement.

M. JACKMAN: Le mot "raisonnable" ne répond pas à ma question. Si une filiale sent le besoin de consolider sa position, il est déraisonnable qu'elle verse un montant considérable de ses recettes à la compagnie mère?

M. MATTHEWS: Absolument.

M. JACKMAN: Mais elle peut tout de même réaliser des bénéfices.

M. MATTHEWS: En ce qui concerne les filiales, il est bon de tenir compte du but des placements. En premier lieu, ce ne sont pas des placements en vue d'en retirer des bénéfices. Ils sont faits en vue de l'échange du trafic et des installations des terminus. Ainsi, le Toronto Terminal Railway en est un exemple, et nous vous avons parlé du Northern Alberta. Dans ces cas, il n'y a pas de dividendes, mais nous pourrions vous renseigner au sujet de deux ou trois filiales des Etats-Unis.

M. JACKMAN: Je note que la valeur comptable des placements dans les filiales n'est que de \$10 millions. Ce n'est pas très considérable.

M. MATTHEWS: Dans les filiales?

M. JACKMAN: Le placement total est de \$10 millions.

M. MATTHEWS: En actions, mais il y a une somme de \$28 millions en obligations. En ce qui concerne les actions, la somme n'est que de \$10 millions.

M. JACKMAN: Je comprends.

M. MATTHEWS: Et \$28 millions en obligations.

M. JACKMAN: Et \$41 millions de prêts?

M. MATTHEWS: Non, \$2,500,000.

M. JACKMAN: Un total de \$41 millions.

M. MATTHEWS: Oui. Le Northern Alberta est le chemin de fer dont nous avons parlé du déficit; quant au Toronto Terminal, il ne s'agit que d'aménagements de terminus.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: A-t-on d'autres questions à poser concernant le rapport?

M. JACKMAN: A la page 6, paragraphe (b), vous dites ce qui suit:

D'après les plans antérieurs sans engagement contractuel il n'a pas été établi de réserve à l'égard du capital approximatif des pensions en vigueur ni de celles conditionnellement prévues.

Vous parlez des pensions. Est-ce le montant qui sera débité aux frais courants d'exploitation pour payer les pensions qui iront en augmentant ou en diminuant à partir de maintenant ?

M. MATTHEWS: Je ne saurais vous répondre. Je n'ose pas mentionner de chiffre. Je préférerais que vous vous adressiez aux représentants de la compagnie.

M. VAUGHAN: Je crois que M. Cooper est en mesure de vous fournir ce chiffre, approximativement.

M. COOPER: Il n'y a pas de doute que les frais de pensions augmenteront pendant quelques années encore; je pourrais dire pendant les quinze prochaines années.

M. JACKMAN: Avez-vous une idée de la somme approximative pour l'année dernière ?

M. COOPER: Pour l'an dernier, le montant est de \$9 millions.

M. JACKMAN: C'est-à-dire sous le régime du plan non contractuel ?

M. COOPER: Non, pour tous les plans.

M. JACKMAN: Je suppose que les plans contractuels se suffisent assez bien.

M. COOPER: Pour 1945, le plan non contractuel nous a coûté \$684,000; l'année précédente, \$770,000, cela représente donc une diminution de \$90,000 pour l'année. Je suis porté à croire que cette diminution annuelle va aller en augmentant. Mais sur une base mathématique, un pensionnaire pourrait vivre, disons, jusqu'à 100 ans, et il est possible qu'en vertu du plan non contractuel le chemin de fer soit appelé à faire des déboursés pendant 20 ans; cependant le nombre va en diminuant. D'ici quelques années, ce plan cessera d'être un fardeau pour la compagnie.

M. JACKMAN: En ce qui concerne le plan contractuel, sur une base mathématique, les pensions se suffisent à elles-mêmes ?

M. COOPER: Oui. En ce sens que lorsqu'un employé prend sa retraite, il reçoit un contrat sous le régime duquel la compagnie des chemins de fer Nationaux s'engage à lui verser, mensuellement, sa vie durant, une somme fixe ou en cas de bénéficiaire conjoint ou de survivant, un mode garanti de pension suivant le contrat. La valeur mathématique de ces contrats est calculée, la somme est prise à même les frais d'exploitation et placée en obligations.

M. JACKMAN: Elles se suffisent à elles-mêmes; le plan non contractuel disparaîtra bientôt et il va en diminuant chaque année.

M. COOPER: A la fin de 1945, le fonds de notre plan contractuel se chiffrait à \$29,671,000. Ce fonds a été établi en 1944 et il n'a que trois ans d'existence. Nous avons bien réussi.

M. JACKMAN: Monsieur Matthews, vous êtes d'accord avec les dispositions prises par le Trust des titres en vue de l'annulation de ces valeurs ?

M. MATTHEWS: Oui, monsieur. C'est absolument conforme à la loi. Ces dispositions ont aussi été approuvées par arrêté en conseil.

M. JACKMAN: Et en qualité de vérificateurs, vous approuvez ?

M. MATTHEWS: Oui. Cela conduit à la simplification de la structure interne du capital du réseau.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: D'autres questions, messieurs ?

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

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Maintenant, nous allons passer à la lecture du rapport des Canadian National (West Indies) Steamships ?

L'hon. M. CHEVRIER: Ne pourrions-nous pas l'accepter comme lu ?

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous allons l'accepter comme lu.

M. JACKMAN: Quelle est alors l'utilité d'avoir un rapport ?

L'hon. M. CHEVRIER: Nous avons consacré beaucoup de temps cet après-midi à la compagnie maritime et il reste encore quelques crédits à adopter. Ne pourrions-nous pas considérer le rapport comme lu.

M. REID: Je propose que nous le considérions comme lu, examiné et adopté.

M. JACKMAN: Je pourrais simplement demander ceci au témoin. Y a-t-il dans le rapport une question sur laquelle vous tiendriez à attirer notre attention d'une façon particulière? Se trouve-t-il quelque chose dans le rapport de la compagnie des steamships que vous tiendriez à nous souligner, monsieur Matthews?

M. NICHOLSON: Auriez-vous des commentaires à faire au sujet de la discussion de ce matin concernant la somme de \$5,039,000?

M. MATTHEWS: Je pourrais dire tout simplement, monsieur Nicholson, qu'aussi longtemps que le ministère des Finances nous fournira un certificat attestant que cette somme est due, il n'y a pas d'autre chose à faire.

M. NICHOLSON: Je comprends bien, mais au point de vue de la vérification qu'avez-vous à dire?

M. MATTHEWS: Je ne considère pas cela comme faisant partie de nos attributions. C'est une question de principe pour l'État et notre devoir est d'établir les faits. Aussi longtemps que le ministère des Finances jugera que cette somme est un passif, nous n'avons pas le choix.

M. NICHOLSON: Le contribuable canadien est aussi intéressé.

M. REID: En votre qualité de vérificateur, c'est une somme que vous pouvez facilement ajouter chaque année.

M. JACKMAN: Pourrais-je poser une question à M. Matthews? Votre maison fait-elle la vérification des comptes d'un grand nombre de compagnies, avec lesquelles vous êtes familier, et qui ont transporté un déficit d'année en année et en composant ainsi les intérêts?

M. MATTHEWS: Non.

M. JACKMAN: Vous n'en connaissez pas?

M. MATTHEWS: Non. Il s'agit de la même situation que celle dans laquelle se trouvait le réseau des chemins de fer Nationaux lorsque la Loi sur la révision du capital fut adoptée; c'est le même principe.

L'hon. M. CHEVRIER: A part le réseau des chemins de fer Nationaux faites-vous la vérification des comptes d'autres compagnies de chemin de fer?

M. MATTHEWS: Pas au Canada. Mais nous considérons cela en dehors de nos attributions. Nos fonctions consistent à exposer les faits au Comité et nous n'avons rien à voir au principe.

M. NICHOLSON: Je comprends bien, mais si vous étiez appelé à faire la vérification des comptes d'une entreprise privée, n'auriez-vous pas des commentaires à faire?

M. MATTHEWS: Si nous avons à vérifier les comptes d'une corporation commerciale avec un déficit de \$5 millions, si cette somme était due à la banque ou à quelqu'un autre, elle figurerait au bilan tout comme dans le cas de la compagnie des steamships; et dans ce cas ce serait leur affaire de songer à la réorganisation.

M. NICHOLSON: N'auriez-vous pas de commentaires à faire sur le fait que ce déficit est transporté d'année en année depuis quinze ans?

L'hon. M. CHEVRIER: Ne croyez-vous pas que cette question a été suffisamment réglée par le Comité?

M. NICHOLSON: Oui. Mais je crois que je suis parfaitement en droit d'avoir les commentaires du vérificateur sur une question de comptabilité de cette nature.

M. JACKMAN: Le vérificateur pourrait peut-être nous dire si cela fait une différence en ce qui concerne le principe de la comptabilité?

L'hon. M. CHEVRIER: Il a déjà déclaré que cela ne faisait aucune différence; il ne lui appartient pas de se prononcer sur ce point.

M. REID: Comme vérificateur, il ne lui serait pas difficile d'ajouter une somme de \$5 millions au bilan. A quoi bon poser la question au vérificateur si cela ne lui fait pas de différence.

M. MATHEWS: En se basant sur le passif, sur le passif légal, le ministère des Finances a dit que c'était un passif, et aussi longtemps qu'il demeure, nous n'avons pas le choix.

M. JACKMAN: Si on veut bien me permettre cette remarque, le Ministre semble vouloir mettre en doute le témoin, en lui demandant si la maison pour laquelle il travaille a fait la vérification des comptes d'autres compagnies de chemin de fer. Ce que je tiens à savoir du témoin, c'est, si au point de vue du principe de la comptabilité, il existe une différence que ces comptes soient des comptes de chemins de fer, ou des comptes d'une entreprise commerciale?

M. MATHEWS: Aussi longtemps qu'une compagnie — le genre d'entreprise importe peu — a un passif, quelle que soit la raison ou la fin pour lequel l'argent a été emprunté, nous sommes tenus d'en faire mention tant que les propriétaires n'apportent pas de changement à la structure financière de l'entreprise.

L'hon. M. CHEVRIER: Pourrais-je vous faire remarquer, monsieur Jackman, que je posais une question et que j'avais nullement l'intention de mettre en doute le témoin. Pour mettre en doute un témoin, on procède autrement. Étant avocat vous devez le savoir.

M. JACKMAN: Je voulais plaisanter.

(Le rapport des vérificateurs sur les Canadian National (West Indies) Steamships suit:)

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

Le 15 mars 1946.

MONSIEUR LE MINISTRE DES TRANSPORTS,
Ottawa, Canada.

Monsieur le ministre:-

Suivant vos instructions, nous avons vérifié les comptes de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited pour l'exercice terminé le 31 décembre 1945 et nous avons l'honneur de vous soumettre notre rapport.

Les comptes des Steamships et compagnies subsidiaires ne rentrent pas dans ceux du réseau National attendu que toutes les actions de la compagnie-mère appartiennent à l'État.

Notre certificat de vérification accompagne les comptes publiés par les Steamships et nous offrons en outre les commentaires suivants sur l'état des revenus, le compte de profits et pertes et le bilan pour l'ensemble des compagnies:

États des revenus

L'état des revenus indique le résultat de l'exploitation de la ligne des Antilles, des services d'agence rendus principalement à la Park Steamships et à la Marine marchande du gouvernement canadien en temps de guerre ainsi que de l'affrètement temporaire de certains vaisseaux au gouvernement du Dominion et à d'autres intérêts.

Le surplus de \$1,116,000 pour l'exercice 1945 s'établit brièvement comme suit:

Le surplus de \$1,116,000 pour l'exercice 1945 s'établit brièvement comme suit:	
Surplus après provision pour frais généraux d'exploitation mais avant intérêts et dépréciation.....	\$2,008,000
Moins: Intérêts.....	613,000
Surplus avant dépréciation.....	1,395,000
Moins: Dépréciation.....	279,000
Surplus.....	<u>\$1,116,000</u>

Les frais généraux d'exploitation comprennent les salaires, le coût des matériaux, etc., dépenses dont ce qui suit donne un aperçu intéressant:—

- (a) Frais d'administration par les chemins de fer Nationaux;
- (b) Versements pour pensions à la Canadian National Railway Company en sa qualité d'assureur des pensions contractuelles;
- (c) Primes d'assurance sur risques assurés à la fois par le fonds de pension et des compagnies extérieures;
- (d) Change étranger, et
- (e) Impôts généraux.

La moyenne des intérêts et de l'escompte sur la dette consolidée est de 5.03 p. 100 et celle des intérêts sur les prêts de l'Etat de 2.5 p. 100, soit un taux mixte de 4.15 p. 100 à la fin de l'exercice. Ces chiffres ne tiennent pas compte du change étranger.

La dépréciation s'applique aux vaisseaux du type "Lady" ainsi qu'aux cargo-boats au taux uniforme de 5 p. 100 pour l'exercice.

Nous avons reçu les certificats habituels de la part des fonctionnaires compétents des Steamships au sujet de l'entretien courant et des retraits d'immobilisations.

Le surplus de l'exercice accuse une diminution de \$155,000 par rapport à 1944. La réduction dans le revenu d'exploitation a fait baisser les bénéfices d'exploitation et le fait de porter le taux des cargo-boats à 5 p. 100 a augmenté les frais de dépréciation. Par contre, le coût des intérêts au gouvernement a diminué et les revenus du fonds de remplacement ont été crédités à l'état des revenus pour la première fois.

Compte de Profits et Pertes

Le déficit a subi une diminution nette de \$3,106,000 au cours de l'exercice par suite du surplus de 1945 et du transfert de la réserve pour remplacements représentant le montant des gains de capital et des revenus du fonds jusqu'à la fin de 1944 — moins certaines rectifications de dépréciation antérieure.

Bilan d'ensemble

Les immobilisations en vaisseaux sont portées au prix de revient. Au cours de l'exercice le montant en a été réduit de \$30,000 par suite de retraits d'isolement sur le *S.S. Cavalier*. Les frais d'exploitation ont absorbé l'outillage et le matériel, et l'aménagement et l'installation des bureaux ont été transférés aux inventaires en 1945.

La dépréciation s'applique à la période depuis le début de l'exploitation en 1929 jusqu'en 1945.

Les fonds d'assurance et de remplacement se chiffrant à \$8,001,000 consistent principalement en obligations fédérales, provinciales et municipales ainsi qu'en espèces et réclamations en cours de règlement contre les assureurs. Le cours des valeurs en portefeuille excédait la valeur comptable à la fin de l'année.

Le fonds de remplacement a pour but de fournir l'argent nécessaire au remplacement des vaisseaux ou au remboursement des obligations à l'échéance. Ce fonds s'est accru de \$627,000 au cours de l'exercice.

Le fonds d'assurance comprend le montant mis de côté pour le règlement des sinistres en suspens à la date du bilan. Les risques ne couvrent pas les vaisseaux du type "Lady" qui étaient au service du gouvernement du Dominion à la fin de 1945. Ce fonds s'est accru de \$106,000 au cours de l'exercice.

Les disponibilités excèdent les exigibilités de \$717,000 ce qui équivaut à un fonds de roulement dans la proportion de 1.5 à 1, par comparaison avec \$959,000 et 1.8 à 1 en 1944. Le fonds de roulement des Steamships est gouverné en général par le dépôt des espèces provenant de la dépréciation au fonds de remplacement et par l'application des espèces provenant du surplus à la réduction des prêts du gouvernement et aux besoins de fonds pour immobilisations et améliorations.

L'escompte sur capital-actions représente la valeur comptable intangible fixée au moment de l'incorporation pour faire contre-partie à la valeur au pair des 400 actions de \$100 chacune émises sans paiement comptant ou autre équivalent.

Le capital-actions et la dette consolidée n'ont subi aucun changement au cours de 1945.

Les avances du Dominion du Canada ont été réduites de \$1,033,000 en 1945 par des remboursements de prêts au gouvernement à même le fonds de roulement créé par les surplus et à même le fonds de remplacement.

Les comptes d'ordre sont composés en grande partie de comptes en suspens de voyages incomplets, de différentes écritures et provisions approximatives pour dettes dont le montant exact n'était pas disponible à la date du bilan.

Les profits et pertes s'appliquent à la période depuis le début de l'exploitation en 1929 jusqu'en 1945. Au sujet du déficit, il est bon de tenir compte que l'intérêt sur les avances pour déficit a été débité pour toute la période.

En ce qui concerne le passif éventuel pour les pensions des Steamships, nous ferons remarquer qu'il existe, par l'entremise du C.N.R. en sa qualité d'assureur des pensions contractuelles, une réserve à l'égard du capital approximatif des pensions en vigueur en vertu du plan de 1935, mais non à l'égard de celles conditionnellement prévues. Il faut également tenir compte du fait que les frais d'exploitation des Steamships sont débités des versements pour pensions au C.N.R. Les contributions des employés de la compagnie en activité de service sont placées par l'entremise du fonds de pension en fiducie administré séparément sous le régime du plan du C.N.R. de 1935.

En ce qui concerne les devises étrangères, les comptes des Steamships sont tenus en monnaie canadienne convertie principalement au pair du change.

La preuve de vérification des Steamships pour l'exercice 1945 est analogue sous le rapport de la portée à celle du réseau National détaillée plus haut dans le présent rapport.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, trois articles du budget des dépenses nous ont été déferés. Ne pourrions-nous pas les adopter?

M. NICHOLSON: Pourquoi ne pas attendre que le rapport des Lignes aériennes Trans-Canada nous ait été présenté?

L'hon. M. CHEVRIER: Non. Ces articles concernent le ministère des Transports. Ils n'ont rien à voir aux Lignes aériennes Trans-Canada. Si vous vous souvenez, ils ont été adoptés à la conclusion de nos séances, l'an dernier. Les sommes sont peu considérables. Permettez-moi de donner quelques explications.

En premier lieu, le chemin de fer de la Baie d'Hudson. L'article a trait aux immobilisations ordinaires. Le numéro du crédit est 416 et la somme est de \$15,500.

M. JACKMAN: L'article a trait aux immobilisations ordinaires? Voulez-vous dire que c'est pour combler un déficit ordinaire?

L'hon. M. CHEVRIER: Il y a un autre crédit pour cela. Le crédit numéro 416 se rapporte à la construction et aux améliorations. C'est une somme peu considérable qui est votée chaque année au compte de capital. Cette année, le chemin de fer a besoin de \$15,500. En voici la répartition:

M. JACKMAN: Où cela se trouve-t-il?

L'hon. M. CHEVRIER: Dans la brochure du budget des dépenses que j'ai. Voici les détails:

Immobilisations — Partie du coût du remplissage du chevalet au point 352.4.....	\$14,000	
et surveillance.....	1,000	
	<hr/>	\$ 15,000
Pour paiement des terrains acquis à Churchill, Manitoba, pour droit de passage....		500
		<hr/>
		\$ 15,500

M. HAZEN: Où lisez-vous cela?

L'hon. M. CHEVRIER: Je lis les détails concernant le crédit numéro 416.

M. NICHOLSON: Est-il nécessaire que les représentants des chemins de fer Nationaux assistent à la discussion.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne le crois pas, à moins que vous teniez à les interroger sur l'exploitation du chemin de fer de la Baie d'Hudson.

M. NICHOLSON: S'il y a plusieurs articles, comme il est près de six heures, je me demandais s'il était nécessaire qu'ils soient présents.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Trois articles seulement nous ont été déférés.

M. NICHOLSON: Le Comité doit se réunir encore dans quinze jours. Nous n'avons pas terminé notre travail.

L'hon. M. CHEVRIER: La coutume a toujours été de terminer les questions concernant les chemins de fer. C'est la coutume de disposer des questions qui se rapportent aux chemins de fer et dans le passé nous l'avons fait rapidement. Si vous tenez à ce que je revienne demain, je le ferai. Je demande aux membres du Comité d'en finir ce soir, si possible. Je crois que c'est ce que nous devrions faire.

M. HAZEN: Essayons.

M. JACKMAN: Je propose que soit déposé au moins, un état semblable à celui de l'an dernier sur les opérations du chemin de fer de la Baie d'Hudson.

L'hon. M. CHEVRIER: Je l'ai ici.

M. JACKMAN: J'aimerais en avoir un exemplaire pour moi-même.

L'hon. M. CHEVRIER: Je verrai à ce qu'il en soit distribué.

M. JACKMAN: Vous me permettrez peut-être de poser une question de portée générale. En ce qui concerne les opérations du chemin de fer de la Baie d'Hudson, y a-t-il quelque chose de nouveau?

M. VAUGHAN: Non, absolument rien. Le chemin de fer doit être exploité; ce qui est fait en fournissant le minimum de service. La situation n'a pas changé.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur Jackman. Un rapport très au point sur les opérations du chemin de fer de la Baie d'Hudson a été préparé par M. Fairweather et je tiens à le déposer.

M. JACKMAN: Quel est le montant que vous allez demander pour le chemin de fer de la Baie d'Hudson ?

L'hon. M. CHEVRIER: Pour le compte de capital, \$15,500; pour l'exploitation, compte du déficit, \$525,000.

M. JACKMAN: A mon sens, c'est jeter de l'argent à l'eau.

L'hon. M. CHEVRIER: Crédit numéro 422, Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. C'est un crédit statutaire versé par les chemins de fer Nationaux en vertu de l'article 9 de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. La somme est de \$3,042,000.

M. REID: Je propose que le crédit soit adopté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le crédit est adopté.

(La proposition est adoptée.)

L'hon. M. CHEVRIER: Crédit numéro 423. Autres chemins de fer. Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Différence entre les taux du tarif et les taux normaux, \$900,000.

M. LACROIX: Je propose qu'il soit adopté.

(La proposition est adoptée.)

L'hon. M. CHEVRIER: Crédit numéro 469. Bac transbordeur de l'île du Prince-Edouard, \$707,000.

M. LACROIX: Je propose qu'il soit adopté.

(La proposition est adoptée.)

L'hon. M. CHEVRIER: Je comprends que les crédits numéros 422, 423 et 469 sont adoptés; je déposerai plus tard le rapport de M. Fairweather.

M. JACKMAN: Le crédit concernant le bac transbordeur de l'île du Prince-Edouard est-il un crédit statutaire ?

L'hon. M. CHEVRIER: Non.

M. JACKMAN: Alors, au nom de M. McLure, je crois que je devrais m'opposer à l'adoption de ce déficit tant que les taux des traverses n'auront pas été ajustés.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui. Ai-je bien compris ?

M. LACROIX: Je fais la proposition.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Alors les trois crédits sont adoptés.

L'hon. M. CHEVRIER: Je dépose maintenant, monsieur Jackman, un état du chemin de fer de la Baie d'Hudson concernant le compte du revenu consolidé, pour les exercices financiers 1945-46 et 1944-45. Il fournit les renseignements détaillés que vous désirez (Imprimé comme Appendice "C").

M. JACKMAN: Je vous remercie.

L'hon. M. CHEVRIER: Chaque membre du Comité a reçu un exemplaire.

M. HAZEN: Cet état du chemin de fer de la Baie d'Hudson est une cause d'inquiétude.

L'hon. M. CHEVRIER: Certainement.

M. HAZEN: Suivant moi il faudra prendre des mesures un de ces jours.

L'hon. M. CHEVRIER: J'ai reçu une note de M. Howe, il y a un instant, au sujet des Lignes aériennes Trans-Canada. Convierait-il au Comité de siéger le 28 mai ? La semaine après la semaine prochaine. Nous nous réunirons le mardi 28 mai. Cela, je crois, est conforme à la proposition faite au Comité il y a un jour ou deux.

Le Comité s'ajourne à six heures dix de l'après-midi pour se réunir de nouveau le mardi 28 mai 1946.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Appendice C

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

État des revenus—Ensemble du réseau—Exercices financiers 1945-46 et 1944-45

	Exercice financier 1945-46	Exercice financier 1944-45
RECETTES D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER		
Marchandises.....	\$157,472 03	\$150,481 22
Voyageurs.....	41,917 04	42,074 39
Postes.....	2,420 01	3,654 22
Messageries.....	11,224 06	6,601 50
Télégraphes.....	15,978 39	21,704 54
Toutes les autres.....	16,275 67	21,713 25
Total des recettes d'exploitation.....	<u>\$245,287 20</u>	<u>\$246,229 12</u>
FRAIS D'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER..		
Entretien de la voie et des constructions.....	\$364,482 94	\$396,331 54
Entretien du matériel.....	55,908 89	52,984 96
Transport.....	190,944 51	216,307 65
Exploitations diverses.....	14,718 83	18,943 53
Frais généraux.....	25,345 08	26,580 54
Total des frais d'exploitation.....	<u>\$651,400 25</u>	<u>\$711,148 22</u>
Impôts.....	<u>\$406,113 05*</u>	<u>\$464,919 10*</u>
Revenu net d'exploitation.....	<u>\$ 3,284 85</u>	<u>\$ 3,648 38</u>
Revenu net d'exploitation.....	<u>\$409,397 90*</u>	<u>\$468,603 48*</u>
LOYERS DU MATERIEL		
Loyers de wagons à marchandises—Débit.....	\$ 33,982 90	\$ 31,058 97
Loyers de locomotives.....	34,753 83	43,965 25
Loyers de wagons de voyageurs.....	8,022 14	4,807 86
Loyers du matériel de service.....	25,399 12	28,178 38
Total des loyers du matériel.....	<u>\$102,157 99</u>	<u>\$108,010 46</u>
Loyers des installations en commun—Crédit.....	\$ 11,780 00	\$ 11,510 00
Revenu de loyers divers—Crédit.....	111,66	163 92
	<u>\$ 11,891 66</u>	<u>\$ 11,673 92</u>
Déficit net.....	<u>\$499,664 23*</u>	<u>\$564,940 02*</u>

* Perte.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

RECETTES ET FRAIS D'EXPLOITATION

	Exercice financier 1945-46	Exercice financier 1944-45
RECETTES D'EXPLOITATION		
Marchandises.....	\$157,472 03	\$150,481 22
Voyageurs.....	41,917 04	42,074 39
Bagages.....	404 29	447 94
Wagons-lits.....	.....	3,081 35
Postes.....	2,420 01	3,654 22
Messageries.....	11,224 06	6,601 50
Autres trains de voyageurs.....	622 17	283 69
Lait.....	143 40	206 16
Aiguillage.....	90 00	600 60
Wagons-restaurants et buffets.....	.....	1,238 90
Restaurants et wagons de service.....	9,553 72	11,019 95
Privilèges—gares, trains et bateaux.....	391 30	688 58
Entreposage des marchandises.....	88 54	25 14
Surestarie.....	1 65	131 16
Télégraphes.....	15,978 39	21,704 54
Energie électrique.....	415 52	541 63
Loyers d'édifices et autres propriétés.....	17,795 19	2,319 76
Divers.....	2,769 89	1,128 39
Recettes totales d'exploitation.....	\$245,287 20	\$246,229 12
FRAIS D'EXPLOITATION		
Entretien de la voie et des constructions.....	\$364,482 94	\$396,331 54
Entretien du matériel.....	55,908 89	52,984 96
Transport.....	190,944 51	216,307 65
Exploitations diverses.....	14,718 83	18,943 53
Généraux.....	25,345 08	26,580 54
Frais totaux d'exploitation.....	\$651,400 25	\$711,148 22
Revenu net d'exploitation.....	<u>\$406,113 05*</u>	<u>\$464,919 10*</u>

* Perte.

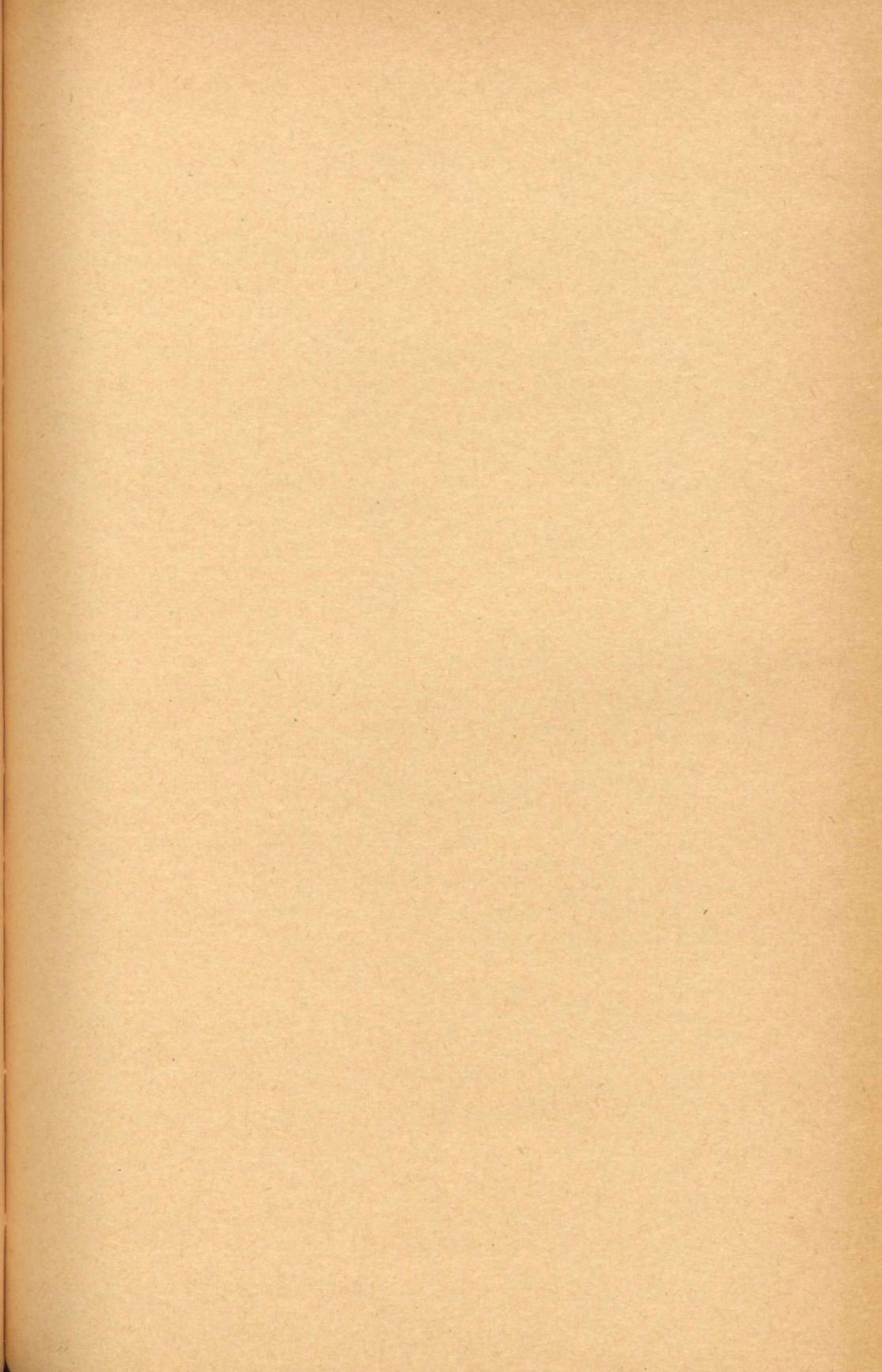
CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON

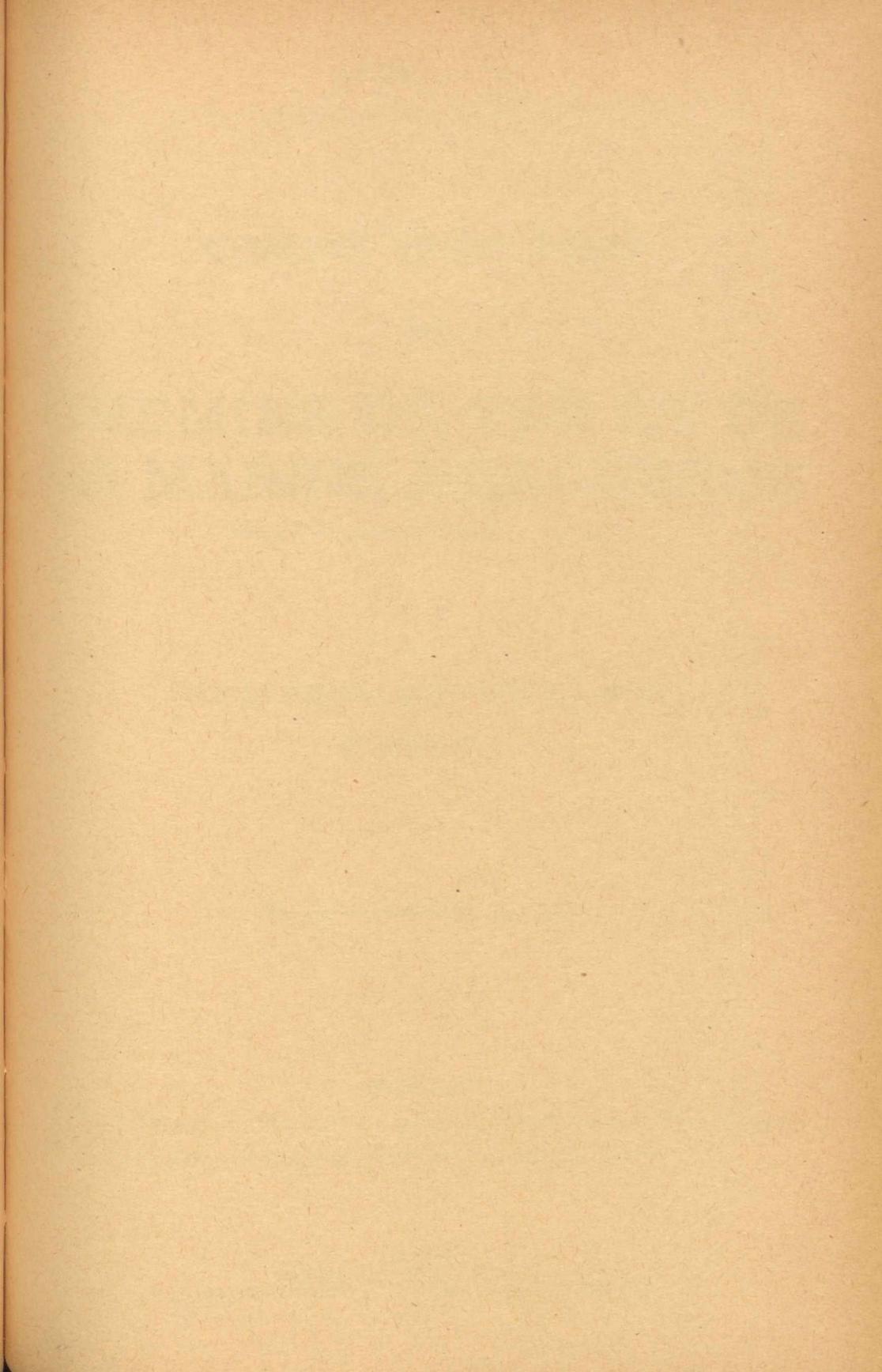
	Exercice financier 1945-46	Exercice financier 1944-45
ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES CONSTRUCTIONS		
Surintendance.....	\$ 32,766 61	\$ 30,057 24
Entretien de l'infrastructure.....	54,169 38	69,356 05
Ponts, extacades et ponceaux.....	8,148 76	13,361 22
Traverses.....	42,106 14	39,173 69
Rails.....	48 38	28 69
Autres matériaux pour la voie.....	2,135 04	1,180 31
Ballast.....	25,046 19	24,274 69
Pose de rails et revêtement.....	138,472 20	156,616 83
Clotures, protections contre la neige et signaux.....	371 92	151 46
Stations et bureaux.....	6,530 82	9,253 18
Edifices sur l'emprise.....	1,680 50	2,843 56
Postes d'alimentation d'eau.....	4,035 43	5,193 24
Postes à combustible.....	196 01	1,207 89
Ateliers et remises à locomotives.....	1,968 79	1,195 72
Lignes des téléphones et télégraphes.....	7,083 38	7,855 60
Signaux et enclenchements.....	16 90	.....
Machines pour la chaussée.....	6,310 01	2,995 41
Petits outils et accessoires.....	14,865 49	13,048 56
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable.....	23,227 03	19,925 48
Assurance.....	.....	2,987 50
Impressions et papeterie.....	.....	.....
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun—Débit.....	1,095 66	1,087 58
Entretien des voies, gares à marchandises et autres propriétés en commun—Crébit.....	5,791 70*	5,462 36*
Services de protection.....	.....	.....
Total des frais d'entretien de la voie et des constructions.....	<u>\$364,482 94</u>	<u>\$396,331 54</u>
ENTRETIEN DU MATERIEL		
Surintendance.....	\$ 4,149 27	\$ 3,991 81
Machines d'atelier—Réparations.....	1,162 70	1,365 61
Machines d'usines génératrices—Réparations.....	1,688 69	16 78
Locomotives à vapeur—Réparations.....	25,520 28	30,048 41
Wagons à marchandises—Réparations.....	994 82	1,126 69
Voitures de voyageurs—Réparations.....	6,827 08	8,790 41
Matériel de service—Réparations.....	12,866 76	5,152 97
Assurance.....	.....	943 42
Services de protection.....	2,699 29	1,548 86
Total des frais d'entretien du matériel.....	<u>\$ 55,908 89</u>	<u>\$ 52,984 96</u>

* Perte.

	Exercice financier 1945-46	Exercice financier 1944-45
TRANSPORT		
Surintendance.....	\$ 21,018 13	\$ 22,037 03
Ordonnance des trains.....	4,261 81	4,408 60
Personnel des stations.....	16,902 54	19,992 77
Fournitures et frais des stations.....	7,487 32	7,216 48
Chefs et commis de gares.....		238 77
Conducteurs et serre-freins des gares.....		55 83
Préposés aux signaux et aiguilles des gares.....		15 63
Conducteurs des locomotives des gares.....		44 50
Combustible pour locomotives de manoeuvre.....		
Eau pour locomotives de manoeuvre.....		
Autres fournitures pour locomotives de manoeuvre.....		33 41
Frais des remises à locomotives—Gares.....		
Fournitures et frais de gares.....		6 00
Exploitation en commun des gares et terminus—Débit..	10,788 37	11,627 48
Mécaniciens des trains.....	14,406 75	16,769 17
Combustible pour locomotives des trains.....	50,416 47	51,278 43
Eau pour locomotives des trains.....	22,331 48	28,170 99
Lubrifiant pour locomotives des trains.....	56 47	81 57
Autres fournitures pour locomotives des trains.....	28 94	44 54*
Frais des remises à locomotives des trains.....	5,087 98	8,411 73
Employés des trains.....	18,962 38	23,388 24
Fournitures et frais des trains.....	16,965 53	20,234 99
Exploitation des wagons-lits.....		1,179 78
Exploitation des ponts mobiles.....	327 43	116 36
Impressions et papeterie.....	550 53	683 95
Déblayage des accidents.....	792 80	31 27
Pertes et dommages—Marchandises.....	217 24	304 15
Accidents aux personnes.....	342 35	25 06
Total des frais de transport.....	<u>\$190,944 52</u>	<u>\$216,307 65</u>
EXPLOITATIONS DIVERSES		
Services des wagons-restaurants et buffets.....		\$ 1,863 89
Restaurants et wagons de service.....	14,007 13	16,402 45
Ventes d'énergie électrique.....	771 70	677 19
Total des frais des exploitations diverses.....	<u>\$ 14,718 83</u>	<u>\$ 18,943 53</u>
GENERAUX		
Appointements et frais du haut personnel.....	\$ 12,000 00	\$ 12,000 00
Contentieux.....	4 50	
Pensions.....	13,340 58	14,580 54
Total des frais généraux.....	<u>\$ 25,345 08</u>	<u>\$ 26,580 54</u>

*Perte





SESSION DE 1946
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule no 4

Séance du mardi 28 mai 1946

TÉMOINS:

M. H. J. Symington, C.M.G., C.R., président, Lignes aériennes Trans-Canada.
M. W. F. English, vice-président, Lignes aériennes Trans-Canada.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.PH.,
IMPRIMEUR DU ROI ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1946

PROCÈS-VERBAUX

SALLE 268, CHAMBRE DES COMMUNES,

Le MARDI 28 mai 1946.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle se réunit à 11 heures 45 du matin sous la présidence de M. S. M. Clark.

Présents: MM. Clark, Bourget, Emmerson, Gibson (*Comox-Alberni*), Harkness, Harris (*Grey-Bruce*), Hazen, Jackman, Huhl, Maybank, McCulloch (*Pictou*), Moore, Nicholson, Pouliot, Reid. 15.

Aussi présents: (Représentant les Lignes aériennes Trans-Canada): MM. H. J. Symington, C.M.G., C.R., président; W. F. English, Winnipeg, vice-président; T. H. Cooper, Montréal, contrôleur; W. S. Thompson, Montréal, directeur des relations extérieures; (représentant G. A. Touche & Co., vérificateurs des Lignes aériennes Trans-Canada): M. O. A. Matthews; (représentant le ministère des Transports): M. C. P. Edwards, O.B.E., sous-ministre des Transports et membre du Conseil d'administration des L.A.T.C.

L'hon. C. D. Howe, ministre de la Reconstruction et des approvisionnements, est aussi présent et prend part aux délibérations.

M. Symington lit le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada de l'année civile 1945 et est interrogé à ce sujet:

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

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

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

Présents: MM. Clark, Belzile, Bourget, Emmerson, Gibson (*Comox-Alberni*), Harkness, Harris (*Grey-Bruce*), Hazen, Jackman, Kuhl, LaCroix, Maybank, McCulloch (*Pictou*), Moore, Nicholson, Pouliot, Reid. 17.

Aussi présents: Les fonctionnaires susmentionnés.

L'interrogatoire de M. Symington continue.

Sur la motion de M. Emmerson, il est

Résolu: Que le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année civile 1945 et le rapport des vérificateurs soient adoptés.

A 6 heures de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à la discrétion du président.

Le secrétaire du Comité,
T. L. McEvoy.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le 28 mai 1946.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à 11 heures 45 du matin, sous la présidence de M. S. M. Clark.

M. le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous tous des exemplaires du rapport des Lignes aériennes Trans-Canada? Je dois d'abord m'excuser de ne pas avoir été présent aux autres réunions, mais cela m'a été impossible. Je tiens aussi à remercier M. McCulloch de m'avoir remplacé. J'ai insisté pour qu'il continue, mais il a refusé.

J'imagine que, nous demandons ordinairement au président des L.A.T.C. de lire son rapport. M. Symington est présent et dans ce cas, nous allons le prier de nous le lire; nous pourrons ensuite étudier le bilan, etc. Cela vous va-t-il? Veuillez vous approcher, monsieur Symington.

Je dois dire que le Comité devait se réunir à 11 heures 30, mais celui des affaires indiennes occupait la salle et n'a pas pu terminer son travail à temps. Très bien, monsieur Symington.

M. H. J. Symington, président, Lignes aériennes Trans-Canada.

M. H. J. SYMINGTON (président, Lignes aériennes Trans-Canada): Le Conseil d'administration a l'honneur de vous soumettre le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice 1945.

Comme agent de transport en temps de guerre, Air-Canada a servi la nation jusqu'à la victoire finale. Le transport rapide, au pays, de passagers, courrier et messageries a aidé à coordonner les efforts du gouvernement, des industries essentielles et des armées.

Les Lignes aériennes Trans-Canada sont sorties de la guerre en pleine possession de leurs moyens et parfaitement conscientes de leurs responsabilités en temps de paix, tant au pays que dans le domaine du transport international.

Le passage d'Air-Canada du temps de guerre au temps de paix s'est effectué sans difficulté. La circulation est toujours dense bien que des temps plus tranquilles aient amené une certaine réduction dans le volume du courrier transporté.

En 1945, le nombre de passagers transportés a augmenté de 17%, celui des messageries de 11% et le volume du courrier a diminué de 8% par comparaison avec l'année précédente. Le nombre de passager-milles a augmenté de 26% sur les chiffres de 1944, les livres-milles de courrier ont diminué de 11% et les livres-milles de messageries de 4%. Seule la capacité des avions a limité le service des passagers.

Au 31 décembre, le nombre de milles quoditiens sur parcours réguliers était de 32,354, une augmentation de 6,090 milles ou de 23% par comparaison avec les chiffres au 31 décembre 1944. Au cours de l'année, les avions ont parcouru 11,546,227 milles contre 10,034,805 en 1944, une augmentation de 1,511,422.

Le 1er février, Air-Canada a complété une troisième envolée transcontinentale en prolongeant un service Montréal-Winnipeg jusqu'à Vancouver. Au 1er décembre, une quatrième envolée du même genre a été amorcée par l'inauguration d'un service Vancouver-Lethbridge. Le trafic a été plus que suffisant pour justifier ces services additionnels.

Le nombre d'envolées entre Lethbridge, Calgary et Edmonton a été doublé. Les nouveaux services transcontinentaux établis en février et décembre ont porté à quatre les envolées sur ce parcours.

Le 1er août ont été inaugurées une quatrième envolée quotidienne entre Montréal et Halifax et une seconde envolée quotidienne entre Halifax et Sydney.

La Compagnie a aussi rendu son exploitation plus flexible sur la route Toronto-Winnipeg en faisant passer des avions par les Etats-Unis lorsque l'état du temps l'exigeait. Ce fut la première application des deux libertés de l'air visant les envolées purement commerciales et sans arrêt.

Si l'exploitation s'est développée plutôt modestement en 1945, d'importants préparatifs ont été faits en vue des progrès anticipés. Vers la fin de l'année, plus d'avions et de main-d'œuvre ont permis de travailler de façon intense à de nouveaux projets. Toutes les branches de l'organisation se sont occupées de l'entraînement d'un nouveau personnel. Les questions aussi essentielles au succès de l'aéronautique canadienne que les communications aériennes, les postes de navigation et l'espace dans les hangars ont été étudiées avec soin. Chaque fois que la question à l'étude échappait au contrôle des Lignes aériennes, des recommandations étaient faites aux autorités concernées.

RÉSULTAT DE L'EXPLOITATION

	1945	1944
Recettes d'exploitation.....	\$10,512,587	\$ 9,192,522
Frais d'exploitation.....	10,250,271	8,948,388
	\$ 262,316	\$ 244,134
Impôts et intérêts.....	229,544	236,725
Surplus.....	\$ 32,772	\$ 7,409

Les recettes d'exploitations se sont élevées à \$10,512,587, une augmentation de \$1,320,065 ou de 14% sur les chiffres de 1944. Les recettes du service des passagers ont augmenté de \$1,006,172 ou de 23%, celles du service postal de \$448,544 ou de 12%, les recettes des messageries ont diminué de \$18,850 ou de 6% et celles des services imprévus ont diminué de \$119,311 ou de 21%. Ce dernier montant accuse le revenu net pour la Compagnie (déduction faite des frais correspondants) des ventes, services et autres revenus imprévus. Les recettes du service des passagers représentent 52% de la recette totale et celles du courrier 40%. Le taux de compensation que la Compagnie a touché du ministère des Postes pour le transport du courrier a été de 41.98 cents par avion-mille contre 42.03 cents en 1944, 42.90 cents en 1943, 45.57 cents en 1942, 48.16 cents en 1941 et 60 cents en 1940.

Les frais d'exploitation se sont élevés à \$10,250,271, une augmentation de \$1,301,883 ou de 15% sur ceux de l'année précédente. Les principaux frais sont imputables au programme de développement et d'entraînement de la Compagnie, à l'augmentation du trafic et des services, à la majoration du coût des matériaux et de la main-d'œuvre et à de nombreuses réfections aux avions. Dans les frais d'exploitation pour 1945 est comprise, par exemple, une somme de \$489,208 affectée largement à l'entraînement d'un plus grand nombre d'employés navigants rendu nécessaire par l'expansion des services de la Compagnie.

Après déduction de \$229,544 pour le service de la dette capitale de la Compagnie et d'autres charges payées à même le revenu, le surplus en 1945 est de \$32,772.

PROPRIÉTÉS ET MATÉRIEL

Les propriétés et le matériel de la Compagnie ont été bien entretenus et sont en bon état. La flotte d'Air-Canada a été réfectionnée afin d'assurer un bon rendement continu. Une révision des méthodes d'entretien et de réfection a été commencée en prévision de la livraison d'avions d'autres modèles.

Au 31 décembre 1945, la flotte de la Compagnie se composait de :

11 bimoteurs Lockheed 14-08, moteurs Pratt & Whitney Wasp, à double rangée de cylindres, de 1,200 c.v. chacun.

14 bimoteurs Lockheed Lodestar, moteurs Pratt & Whitney Wasp, à double rangée de cylindres, de 1,200 c.v. chacun.

3 bimoteurs Douglas DC-3, moteurs Wright Cyclone, de 1,200 c.v. chacun.

L'expansion des services au Canada et aux Etats-Unis nécessite une plus grosse flotte de bimoteurs, c'est pourquoi la Compagnie a négocié en 1945 l'achat de vingt-quatre avions de transport militaire du type DC-3 et a passé contrat pour leur conversion au Canada en avions de transport commercial. Trois de ces avions ont été mis en service à la fin de l'année et les autres le seront au cours de 1946. Chacun de ces avions peut transporter vingt et un passagers.

La construction d'un avion de quarante passagers pour Air-Canada se continue à l'Avionnerie Canadair Ltd. à Montréal sous la surveillance de la Compagnie. Ce projet de fabrication canadienne a pour but de fournir à Air-Canada le meilleur matériel de vol possible. Le fuselage, assez semblable à celui du Douglas DC-6, comporte des changements importants faits par les ingénieurs d'Air-Canada afin d'adapter cet avion aux conditions de vol au Canada. Les quatre moteurs seront des Rolls-Royce, refroidis à l'eau, de fabrication britannique. Les premières livraisons de cet avion très rapide sont prévues pour la fin de 1946. Cet avion sera affecté aux routes internationales et transcontinentales.

En 1945, la Compagnie a agrandi ses hangars à Winnipeg où se trouvent ses quartiers-généraux d'exploitation.

A Moncton a été établie une base principale d'entretien des avions.

Plus d'espace a été obtenu dans le hangar à rampe de l'aéroport La Guardia, à New York.

Une station expérimentale de radar a été établie à Winnipeg pour l'étude de l'application du radar à l'aviation civile. C'est la première fois qu'une ligne commerciale entreprend ces recherches.

ROUTES ET SERVICES

Au 31 décembre 1945, les Lignes aériennes Trans-Canada assuraient, au Canada, un service de passagers, de courrier et de messageries sur un parcours de 5,299 milles entre l'Atlantique et le Pacifique, soit le même qu'en 1944. Les routes exploitées sont les suivantes.

	Milles
Halifax-Victoria (via Moncton et Toronto).....	3,303
Halifax-Sydney.....	201
Halifax-Blissville.....	172
Moncton-St-Jean, Terre-Neuve.....	751
New York-Toronto.....	365
Toronto-Windsor.....	206
Lethbridge-Edmonton.....	301
	<hr/>
	5,299

Service des passagers

Le nombre de passagers payants transportés par Air-Canada s'est élevé à 183,121 en 1945 contre 156,884 en 1944, une augmentation de 26,237 ou de 17%. La moyenne du trajet pour chaque passager a été de 579 milles contre 538 en 1944. La recette moyenne par passager a été de \$29.83 et par mille-passager payant de 5.15 cents contre \$28.41 et 5.28 cents respectivement en 1944.

Courrier aérien

Au cours de l'année ont été transportées 3,429,232 livres de courrier contre 3,739,105 livres en 1944. La recette par mille-avion au Canada a été de 41.98 cents contre 42.03 cents en 1944.

Messageries

Le volume des messageries a continué d'augmenter en 1945 et l'on prévoit que l'augmentation suivra la reprise de l'industrie d'après-guerre. Le nombre de livres de messageries aériennes a été porté de 856,016 qu'il était en 1944 à 950,323 en 1945; toutefois, le parcours moyen a été plus court.

Installations

En dépit du fait que la main-d'œuvre et les matériaux ont été plutôt rares en 1945, le ministère du Transport a continué d'améliorer les pistes, les terrains, l'éclairage et les aides à la navigation nécessaires au développement de l'aviation civile au Canada.

PERSONNEL

Au 31 décembre 1945, le personnel des Lignes aériennes Trans-Canada comptait 3,272 personnes contre 2,790 à la fin de 1944. C'est la politique de la Compagnie de recruter son nouveau personnel exclusivement parmi ceux et celles qui ont fait du service militaire. A la fin de l'année, le nombre des employés ayant servi dans nos forces armées était de 1,161.

L'instruction d'anciens pilotes de la R.C.A.F. en technique d'aviation civile a été poussée au cours de l'année. Un total de 76 hommes a suivi les huit classes. La qualité de ces pilotes est excellente et leur engagement, joint aux nouveaux avions, rend possible l'expansion rapide des services.

On a aussi entraîné des sans-filistes, du personnel de la circulation et des agents de passagers nouveaux. Le retour d'anciens employés du sexe masculin a réduit le nombre des employés de sexe féminin. Au 31 décembre, le personnel d'Air-Canada comprenait 23% de femmes contre 29% en 1944 et 35% en 1943.

TRAVAUX SPÉCIAUX

Service transatlantique de l'État canadien

Durant toute l'année, les Lignes aériennes Trans-Canada ont continué d'exploiter le service transatlantique de l'État canadien. Établi en 1943 pour le transport, aller et retour, du courrier militaire entre le Canada et outre-mer ainsi que des passagers et de marchandises jouissant d'une priorité, ce service a été maintenu après la guerre. Son caractère est toujours officiel et les places de passagers sont encore réservées en grande partie à des personnes en missions officielles. Environ 900,000 livres de courrier ont été transportées au cours de l'année. L'État reste propriétaire de la flotte transatlantique.

Toutefois, vers la fin de 1945, un grand pas a été fait vers l'exploitation commerciale. Le service est devenu moins spécialisé. Des billets de passagers ont été vendus aux taux fixés et un bureau de billets a été ouvert à Londres. Des commis-saires-stewards s'occupent du confort des passagers au-dessus de l'Atlantique et un service transatlantique de messageries aériennes a été inauguré. Le pilotage, l'entretien des avions, le service de communications, le contrôle des avions et la navigation ont été rendus plus faciles par un nombre plus grand d'employés expérimentés d'Air-Canada. Des postes de radio à très haute fréquence ont été parachevés dans l'est du Canada et à Terre-Neuve pour fin d'envolées transatlantiques. Un appareil de navigation moderne, connu sous le nom de Loran, a été employé pour la première fois pour un service aérien non militaire. Quatre nouveaux avions Lancaster ont été ajoutés à la flotte transatlantique ce qui porte le total de celle-ci à six. De

fabrication canadienne, ils ont été construits d'après les devis de la Compagnie et serviront bientôt à augmenter le nombre des envolées. Chacun de ces avions peut transporter dix passagers. Ce nombre est suffisant pour assurer un service transatlantique intérimaire de passagers en attendant la livraison, à la fin de 1946, du premier DC-6 de fabrication canadienne. A cette date l'on s'attend à ce que le service devienne complètement commercial.

Le parcours entre Montréal et Prestwick, Ecosse, est d'environ 3,000 milles. Au 31 décembre 1945, le personnel d'Air-Canada avait complété plus de cinq cents traversées de l'Atlantique.

Aide à la British Overseas Airways

A Montréal, la Compagnie a continué à entretenir, servir et convertir les avions Liberator employés par la British Overseas Airways Corporation pour son service, aller et retour, au-dessus de l'Atlantique-nord. A la fin de l'année, 780 employés étaient occupés à ces travaux contre 523 au 31 décembre 1944. L'expérience acquise par ce nombreux personnel sera fort utile dans l'exploitation des futurs services trans-océaniques.

Réfection du matériel militaire

Le contrat avec le ministère des Munitions et Approvisionnements pour la réfection, à Winnipeg, des avions militaires, a expiré au début de 1945. Pendant trois ans un nombre considérable de moteurs, d'hélices, d'instruments et d'accessoires de la R.C.A.F. est passé par les ateliers d'Air-Canada.

Négociations internationales

Des représentants d'Air-Canada ont figuré sur les divers conseils internationaux qui, en 1945, ont cherché à assurer l'avenir de l'aviation mondiale. Comme membres des divers comités de l'Organisation Internationale Provisoire de l'Aviation Civile et de l'Association Internationale du Transport Aérien, ils ont été en mesure d'acquérir des connaissances générales qui aideront au développement d'Air-Canada. Aucune autre ligne aérienne mondiale n'a plus contribué à ces discussions internationales. La haute réputation dont jouit l'aviation canadienne dans le monde est démontrée par le choix du Canada comme quartiers-généraux temporaires de P.I.C.A.O. et de I.A.T.A.

SERVICES PROJETÉS

La Compagnie se prépare à une expansion rapide en 1946. La totalité de son parcours sera probablement étendue d'au moins 67% au cours de l'année et l'inauguration de plusieurs nouvelles routes et envolées entraînera de fortes dépenses pour matériel et personnel entraîné. Il se peut qu'en attendant le plein rendement de ces services, la Compagnie ait à traverser une période financière difficile.

Les projets pour les nouveaux services au Canada comprennent: une quatrième envolée transcontinentale au printemps de 1946; une envolée entre Winnipeg et Edmonton via Saskatoon aussitôt que cette dernière ville aura les installations au sol voulues; un service transcontinental plus court au-dessus des Grands Lacs lorsque les installations nécessaires existeront; des envolées le long du Bas St-Laurent et une envolée directe entre Edmonton et Vancouver. D'autres services sont aussi projetés entre Halifax et Boston et entre Port-Arthur et Duluth.

L'on espère commencer en 1946 les services Toronto-Chicago, Toronto-Cleveland et Victoria-Seattle. On compte aussi que le service transatlantique déjà existant deviendra complètement commercial et qu'avec la livraison des avions DC-6, l'exploitation se fera sur une grande échelle. Des services réguliers entre le Canada et les Antilles, l'Amérique du sud et par la voie du Pacifique suivront en temps et lieux.

LÉGISLATION

Votre Conseil d'administration désire attirer l'attention sur le fait que la législation passée à la session d'automne du Parlement apporte un changement radical à la constitution des Lignes aériennes Trans-Canada. En vertu de la législation précédente, le taux postal variait avec les recettes d'exploitation de la Compagnie, ce qui permettait un large contrôle par le ministère des Postes sur la fréquence et l'heure des envolées. Cette méthode qui était désirable au début ne peut s'accorder avec un programme de vaste expansion; c'est pourquoi un contrat ferme doit être signé avec le ministère des Postes pour le transport du courrier sur une base de livre-mille au lieu d'une base de parcours. Il fera disparaître, d'une part, la nécessité pour la poste de contrôler l'exploitation et, d'autre part, la protection contre les déficits au moyen de taux postaux supérieurs. C'est seulement de cette façon que la Compagnie peut diriger son exploitation et s'étendre de façon à obtenir le maximum de revenus autres que ceux provenant des postes et donner un maximum de service aux usagers.

OFFICIERS ET EMPLOYÉS

La Direction exprime encore une fois son appréciation des bons et loyaux services des officiers et employés de la Compagnie qui, par leur zèle, ont valu aux Lignes aériennes Trans-Canada une réputation si enviable dans l'aviation civile. Leur habileté et leur esprit d'entreprise, qui ont permis à Air-Canada de rendre de si importants services pendant la guerre, sont un gage de ce qu'on peut attendre d'eux dans l'avenir.

Au cours de la guerre qui vient de se terminer par notre victoire, nombre d'employés de la Compagnie se sont enrôlés dans les forces armées. Ils ont servi avec bravoure, s'honorant eux-mêmes et honorant leur pays. La Direction désire exprimer l'orgueil qu'elle éprouve devant leur conduite et leurs sacrifices. Aux familles de ceux qui ne reviendront pas elle offre ses sincères condoléances.

M. le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons ordinairement une discussion générale avant d'en venir à l'état financier. Je dois dire au Comité que l'hon. M. Howe et M. Symington ont des engagements pour demain après-midi. Comme vous le savez, il y a actuellement une conférence internationale à Montréal et, bien que nous ne voulions pas limiter la discussion, je crois que si nous pouvions terminer nos réunions pour permettre à ces messieurs et à leur personnel de s'absenter, ils nous en seraient reconnaissants.

M. JACKMAN: S'absenter aujourd'hui, monsieur le président?

M. le PRÉSIDENT: Aujourd'hui ou demain midi.

L'hon. M. HOWE: Demain midi ferait très bien.

M. le PRÉSIDENT: Je ne veux pas limiter la discussion, mais comme cette conférence a lieu, ils aimeraient s'absenter, si possible.

M. JACKMAN: Ce sont toujours des gens très occupés; nous nous en rendons parfaitement compte. M. Symington peut-il nous dire quelque chose au sujet de la conférence de Montréal, de cette cinquième liberté et des décisions qui ont une portée générale sur le programme d'Air-Canada?

M. SYMINGTON: Aucune décision n'a encore été prise. Les membres discutent en comité différentes questions qui seront soumises en session plénière dont la première aura lieu mercredi. Il faut tenir compte des difficultés qui ne cessent de surgir dans toutes les réunions internationales. Les ambitions locales et nationales y sont naturellement pour beaucoup. Quand un pays est en bien meilleure posture que n'importe quel autre de fournir un service aérien, les autres penseront que ce pays a tendance à dominer, et il est naturel qu'ils demandent des clauses protectrices garantissant la cinquième liberté.

L'assemblée ne s'est pas prononcée catégoriquement en faveur d'adopter, ou même de considérer nécessaires, des conventions multilatérales qui ont causé bien de l'agitation, y compris la cinquième liberté, sous réserve de la protection raisonnable des lignes de moindre importance des divers pays. Le résultat dépendra de ce que l'on entend par protection raisonnable. Je ne sais pas si l'on obtiendra ce résultat à cette conférence ou à l'autre; mais, vu les nombreuses questions soulevées et les nombreuses difficultés, je doute fort que nous puissions en venir à des ententes cette année. Toutefois, les diverses nations ont exposé au cours de la conférence ce qu'elles jugent être la sauvegarde voulue pour en arriver à une entente multilatérale.

La situation est à peu près la même que celle de Chicago, où pendant sept semaines, nous avons suggéré, avec autant d'habileté que possible, telle ou telle solution. Nous nous sommes approchés du but, mais ne l'avons pas atteint. Nous suivons ici la même ligne de conduite et, que nous réussissions ou non, nous allons certainement faire du progrès; reste à voir si nous allons réussir.

M. JACKMAN: La Russie est-elle membre ?

M. SYMINGTON: Non.

M. JACKMAN: Sans vous demander de dévoiler le jeu du Canada, que nous faut-il pour mettre en vigueur le programme de l'air au Canada ?

M. SYMINGTON: Nous nous mettons dans la situation de celui qui n'a pas besoin de rien. Nous nous considérons plutôt comme le donateur que le preneur. Nous sommes parfaitement satisfaits d'avoir entièrement la cinquième liberté, à condition qu'il existe un organisme international ayant pouvoir de réprimer les abus, de juger des opinions différentes et de décider si la cinquième liberté doit être restreinte à diverses circonstances. Il est peut-être quelque peu difficile d'expliquer toute la situation, mais la troisième et la quatrième libertés sont le trafic provenant de pays traversés par une route mondiale.

Il est naturel que chaque pays, particulièrement les plus petits pays d'Europe, considère qu'il lui faut le plus gros volume du trafic provenant de chez lui. Du moment que vous avez établi la cinquième liberté qui donne aux lignes transcontinentales le droit de prendre des passages et qui diminue d'autant ce que l'on appelle la troisième ou la quatrième libertés de trafic dans ces petits pays, ces derniers croient naturellement que les lignes directes domineront à cause de leur argent, de leurs meilleurs avions et de leur meilleure organisation.

Naturellement, comme nous le disons, tout programme qui détruit ou tend à détruire la ligne aérienne nationale de n'importe quel pays est destinée à la faillite. Alors, ceux qui ont les droits de la cinquième liberté doivent reconnaître ce principe et établir une sauvegarde raisonnable des lignes nationales de ces pays.

M. POULIOT: Qu'avez-vous dit à l'égard des libertés ?

M. SYMINGTON: Pour commencer, monsieur Pouliot, il y avait deux libertés; d'abord, le droit de survoler un pays, mais non pas d'y atterrir.

La deuxième consistait en un droit d'atterrissage pour faire le plein d'essence ou comme mesure de précaution, mais, toutefois, sans droit aucun de commerce ou de trafic. Les avions ne pouvaient prendre ou laisser des passagers.

Maintenant, à Chicago, le Canada a obtenu les troisième et quatrième libertés qui signifient ceci: Disons qu'un passager s'embarque sur un avion d'Air-Canada au Canada et s'envole en Grande-Bretagne et sur le continent. Nous pouvons prendre des passagers de notre propre pays et les transporter en Grande-Bretagne, de même que jusqu'à leur destination finale qui peut être la France. C'est la troisième liberté.

M. POULIOT: Où à n'importe quel autre pays ?

M. SYMINGTON: Oui. Et pour en revenir à la quatrième liberté, elle permet à notre avion de recueillir des passagers en Grande-Bretagne et de les ramener au Canada. L'avion peut recueillir des passagers venant de votre propre pays ou y revenant, mais non pas des passagers entre pays.

D'autre part, la cinquième liberté permet, le cas échéant, à nos avions de transporter des passagers du Canada à Rome. Nous pourrions atterrir en Grande-Bretagne, y prendre des passagers pour les conduire à Rome, et prendre des passagers de la Grande-Bretagne pour les transporter à Rome, Prague et ainsi de suite.

M. POULIOT: C'est la pleine liberté?

M. SYMINGTON: Il y a encore plus que cela; la ligne française pourrait dire, par exemple; mais vous allez alimenter votre ligne de passagers que nous transporterions ordinairement entre la France et Prague, et il nous faut avoir ce trafic pour permettre à nos lignes aériennes nationales de fonctionner. La Tchécoslovaquie dirait la même chose. Maintenant, la question est celle-ci: quelle est la restriction à imposer sur le taux de ce trafic intermédiaire afin que ces pays signent le droit de prendre des passagers?

M. POULIOT: C'est une question bien difficile.

M. SYMINGTON: Oui, en effet; mais, d'un autre côté, vous pouvez voir l'avantage de rapprocher les peuples du monde. Disons que vous partez du Canada avec un avion rempli de passagers; vous en laissez une moitié en Grande-Bretagne, un quart descendra à Paris et, finalement, vous arrivez à destination avec un avion vide. Il vous est impossible d'exploiter une ligne commerciale de cette façon, parce que c'est trop dispendieux; il vous faut trouver un moyen raisonnable de faire face à ces deux difficultés.

M. MAYBANK: Quelles sont les sauvegardes que suggèrent les petites nations que vous avez mentionnées?

M. SYMINGTON: Il y a eu plusieurs propositions; la dernière, celle qui est à l'étude, est le droit de ces nations d'obliger une ligne directe de fixer un taux différent entre deux pays contigus afin de leur donner un certain avantage de tarif sur les gros avions et les services très modernisés.

M. MAYBANK: Ce qui veut dire qu'un avion direct pourrait recueillir un passager à un point intermédiaire et le transporter jusqu'à un autre point intermédiaire?

M. SYMINGTON: Oui, simplement entre les deux pays.

M. MAYBANK: Mais recueillir des passagers à un point intermédiaire entraînerait des frais plus élevés que le taux local.

M. SYMINGTON: Si les pays veulent qu'il en soit ainsi. C'est une chose qui peut être tolérée. C'est la seule méthode à l'étude et les Etats-Unis s'y opposent très fortement.

Ainsi, si j'envoie un avion à Paris, mon prix de passage direct est de \$375; fort bien; mais si je prends un passager de Londres à Paris, et que le tarif entre Londres et Paris soit de 5 livres sterling sur les lignes locales, on pourrait insister pour que mon tarif soit de 6 livres, ou 5 ou 10 pour cent de plus, afin de leur conserver un certain pourcentage de leur propre trafic. C'est un exemple. Ceci soulève naturellement la question des taux, et il y a bien des questions, comme vous pouvez le constater. Il y a eu bien d'autres solutions.

M. MAYBANK: Une de ces sauvegardes qu'ils veulent établir.

M. HARRIS: Cela changera-t-il le taux de transport d'un passager de ce pays?

M. SYMINGTON: Non.

M. POULIOT: Le tarif américain entre New-York et Paris ou la Grande-Bretagne est-il le même que le tarif canadien?

M. SYMINGTON: Oui, à peu près le même.

M. MAYBANK: Si vous adoptez le projet, n'aurait-il pas tendance à modifier le tarif entre ici et Paris?

M. SYMINGTON: Non, les taux directs sont fixes, voyez-vous; ils sont fixes.

M. MAYBANK: Mais ne seront-ils pas fixés en tenant compte des difficultés où vous vous trouvez?

M. SYMINGTON: Je ne crois pas qu'ils le soient en autant qu'il s'agit de la concurrence; ce serait simplement pour éviter l'encombrement, par opposition à la vieille théorie que votre capacité devrait être basée sur vos besoins jusqu'au point de destination finale.

M. NICHOLSON: Mais il vous faudra fixer un taux plus élevé pour Paris?

M. SYMINGTON: Non. La proposition est la suivante: si l'Angleterre — qui ne le fera pas — ou n'importe quel autre pays le désire, il peut dire au conseil international: nous voulons que la ligne directe fasse payer de 5 à 10 pour cent de plus, quel que soit le maximum adopté; ce n'est ni déterminé ni obligatoire. Cette stipulation sera dans le même genre que les taux de préférence pour le transport des marchandises qu'on trouve en pratique dans les lignes locales. Ceci est-il de nature à nuire à la ligne directe? Alors elle peut se plaindre au conseil international qui étudiera la question et aura le droit de dire que ce n'est pas nécessaire dans ce cas.

M. REID: Si le principe est adopté, s'appliquera-t-il aux avions allant de la Californie à l'Alaska et atterrissant en Colombie-Britannique?

M. SYMINGTON: Oui, il s'appliquera à toute route internationale. Dans le cas d'un avion allant de la Californie à la Colombie-Britannique, puis à l'Alaska, le Canada pourrait dire: nous faisons le service de cette route dont la population n'est pas dense. Si vous voulez prendre nos passagers, vous devez faire payer 5 pour cent de plus que la ligne canadienne. Je ne dis pas pour un instant que ce sera la méthode employée. On m'a simplement demandé ce que cela signifiait.

M. JACKMAN: Je suppose que cette cinquième liberté donnera à certains pays conscients de leur aviation, comme la Suède, l'occasion de devenir de grands pays de transport.

M. SYMINGTON: La Suède, se trouvant au périmètre et non au milieu, pourrait en profiter; ceci peut aussi signifier que des pays de faible population vivent jusqu'à un certain point du trafic des autres.

M. JACKMAN: Mais, sur une base de concurrence, l'établissement des taux est entièrement entre les mains du corps international?

M. SYMINGTON: L'idée actuelle est que les compagnies établissent leurs taux et les fassent approuver par l'O.I.P.A.C. Tout état peut s'opposer aux taux comme étant déraisonnablement trop élevés ou trop bas.

M. JACKMAN: Mais seulement lorsqu'il s'agit de taux internationaux?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Ainsi, si les Etats-Unis payaient des subsides aux lignes transcontinentales, nous n'aurions aucun contrôle sur leurs taux; ceci n'empêcherait pas les Canadiens de se rendre à New York, de s'envoler ensuite de New York à la Californie et, de là, prendre le train à destination de Vancouver.

M. SYMINGTON: A ma connaissance, il n'existe aucune théorie en vertu de laquelle un pays peut intervevir dans la politique domestique d'un autre.

M. JACKMAN: Est-ce que plusieurs de ces lignes sont la propriété des divers pays intéressés, ou sommes-nous à peu près le seul?

M. SYMINGTON: Je crois que les Etats-Unis sont à peu près le seul pays qui ne le soit pas.

M. MAYBANK: Est-il catégoriquement établi que tous les taux internationaux doivent être approuvés par le conseil international?

M. SYMINGTON: Cela fera partie de l'accord multilatéral permanent que nous nous efforçons de conclure.

M. MAYBANK: On s'accorde généralement bien sur ce point?

M. SYMINGTON: Je ne puis répondre pour tous les pays, mais la grande majorité s'entendent.

M. REID: Le fait que les avions américains recevront des subsides influera-t-il sur leur acceptation de taux plus bas?

M. SYMINGTON: Je le suppose. Dans l'accord, nous nous efforçons très sérieusement d'éviter les subsides; toutes les exploitations internationales doivent être tenues séparées, et tous les chiffres doivent être fournis aux autorités internationales afin que celles-ci puissent constater les subsides réels, et si les taux sont justifiés ou trop bas; et vous ne pouvez accorder de subsides dans le but d'intervenir dans la concurrence ou de l'obstruer. Tous les renseignements seront fournis aux autorités internationales afin qu'elles puissent s'occuper des mesures abusives de cette nature.

M. le PRÉSIDENT: D'autres questions?

M. HAZEN: A propos de taux: je sais que le coût du transport de Vancouver à Victoria est de \$5 et que jusqu'à récemment, — je ne me souviens pas au juste de la date — un billet d'aller et retour coûtait \$7.50, mais que dernièrement, — je ne me souviens pas encore de la date — le taux de retour a été établi de sorte qu'il vous faut payer le plein tarif de \$10. On me dit aussi que si j'achète un billet d'aller et retour de Montréal à Victoria, j'aurai un taux réduit de Montréal à Vancouver, mais qu'il me faudra payer le plein tarif de Vancouver à Victoria. J'apprends que les gens de Victoria y voient une injustice.

Je sais aussi que la distance par voie des airs, aller et retour, entre Victoria et Vancouver, est d'environ 50 milles et que le billet coûte \$10, cependant que la distance entre Winnipeg et Regina est d'environ 300 milles et que le billet d'aller et retour est de \$16. Il me semble qu'il y a une injustice dans les taux. Pouvez-vous me dire pourquoi le prix du billet d'aller et retour entre Vancouver et Victoria a été porté de \$7.50 à \$10? Pouvez-vous aussi me dire pourquoi il n'y a pas eu de réduction comme dans les autres cas?

M. SYMINGTON: Je puis vous raconter toute l'histoire sans grande difficulté, et c'en est une à laquelle je me suis opposé; la voici.

Ce que vous dites ou ce qu'on vous a dit au sujet de l'achat d'un billet à destination de Victoria est erroné. Vous payez le même taux par mille que pour un billet à destination de Vancouver. Mais si vous allez de Vancouver à Victoria, il vous faudra payer un taux plus élevé pour cette partie du voyage. Le problème s'est posé de cette façon: la Canadian Pacific Air Lines, ou son prédécesseur, faisait un service d'hydravions entre Vancouver et Victoria et faisait payer, si j'ai bonne mémoire, 11 cents du mille. Mais lorsqu'Air-Canada est entré en scène, il était en mesure de se rendre à Victoria. Air-Canada utilisait des avions ordinaires qui atterrissaient à Patricia Bay, à quelque distance au nord de Victoria, et son prix était exactement le même par mille entre Vancouver et Victoria qu'entre tous les autres endroits au Canada.

La Canadian Pacific Air Lines découvrit alors que son matériel éprouvait des difficultés, que l'eau endommageait ses hydravions, qu'il y avait de l'érosion et ainsi de suite; il lui fallut avoir recours aux avions terrestres. Elle démontra au Bureau du transport aérien qu'elle ne pouvait continuer son service au taux de 5 cents ou de 5.29 cents qui était celui d'Air-Canada, et elle demanda la fixation d'un taux, entre Vancouver et Victoria, qui lui permit de faire un bon profit, du moins un profit raisonnable. Alors, elle se demande, naturellement: allons-nous survivre, ou Air-Canada va-t-il avoir l'autorisation de fixer un taux local plus bas que le nôtre; c'est étonnant notre commerce et ce n'est pas raisonnable. Dans ces conditions, la Canadian Pacific Air Lines se présente devant le Bureau du transport qui étudie la chose et dit: la ligne ne peut être exploitée au taux d'Air-Canada et il faut augmenter le taux, et il s'ensuit que Air-Canada doit également augmenter le taux des affaires locales. C'est ce qui s'est produit.

M. GIBSON: Mais vous n'étiez pas en mesure de fournir un service suffisant entre Victoria et Vancouver?

M. SYMINGTON: Nous n'étions pas préparés à faire toutes nos envolées dans le temps. Nous ne pouvions naturellement faire 10 ou 11 envolées par jour comme

la Canadian Pacific Air Lines le pouvait; nous pouvions en faire 4 par jour. Naturellement, je n'aime pas qu'il y ait des différences de tarif par mille au Canada. Personnellement, j'ai eu trop de difficultés de ce genre dans d'autres domaines.

M. GIBSON: Après tout, le coût de la vente d'un billet et du transport pour aller à l'aéroport et en revenir signifie quelque chose?

M. SYMINGTON: C'est exactement ce que le Bureau du transport aérien a trouvé, c'est que nous couvririons tout le terrain, pouvions le faire, alors que la ligne locale ne le pouvait pas.

M. HAZEN: C'est la décision rendue par le Bureau du transport aérien; dites-vous?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HAZEN: En vertu de quelle loi ce Bureau a-t-il été créé?

M. SYMINGTON: La Loi de l'aéronautique.

M. HAZEN: Mais la juridiction a été enlevée au Bureau du transport aérien?

M. NICHOLSON: Pendant un temps, ne vous était-il pas interdit de transporter des passagers locaux entre Vancouver et Victoria?

M. SYMINGTON: Oui, mais nous avons surmonté la difficulté.

M. NICHOLSON: Depuis combien de temps vous est-il permis de vendre des billets locaux entre Vancouver et Victoria?

M. SYMINGTON: Je crois que c'est maintenant la deuxième ou la troisième année.

L'hon. M. HOWE: Il y a là tout un principe, monsieur Gibson. Le point capital de la situation est le suivant: il y a beaucoup de trafic entre Vancouver et Victoria et la Canadian Pacific Air Lines faisait 11 envolées par jour; mais Air-Canada n'était pas en mesure d'en faire plus de 4 par jour, et tous les sièges, cependant, n'étaient pas disponibles pour le trafic local. Il ne semblait pas désirable qu'Air-Canada, avec ses recettes provenant d'une exploitation de plus de 5,000 milles, pût mettre la Canadian Pacific Air Lines en faillite en établissant un tarif qui l'aurait empêchée de fonctionner. Il n'y a pas de doute que le service exigeait un nombre d'envolées plus fréquentes à cet endroit, et il semble que la Commission des transports aériens, — du moins c'est ce que je pense — a cru qu'Air-Canada ne devait pas annihiler un service de ce genre à moins d'être capable de le remplacer. Le même cas existe entre Halifax et Boston. La Maritime Central Air Lines exploite une ligne entre Yarmouth et Halifax. Dans l'intérêt du public, il est désirable qu'Air-Canada ait un arrêt à Yarmouth pour recueillir des passagers à destination de Boston, et il va sans dire qu'il désire aussi transporter des passagers entre Halifax et Yarmouth. La question est celle-ci: peut-on fixer un tarif de 5 cents alors que celui de la Maritime Central est peut-être du double et probablement approprié à un service sur un court parcours. La décision sera probablement la même, à l'effet qu'Air-Canada ne doit pas avoir un tarif qui nuise au trafic local.

M. HAZEN: Une autre question, si vous me le permettez. Je demande au président d'Air-Canada quelle est la situation actuelle à l'égard du projet de l'aéroport de Clover Valley qui devait être construit pour desservir la ville de Saint-Jean et les alentours? Je dois faire remarquer que le 30 mars, je crois que c'est en 1943, alors que le Comité siégeait, l'hon. M. Howe a dit ceci: si Air-Canada peut obtenir un aéroport convenable à moins de 20 milles de Saint-Jean, nous en sommes.

La ville de Saint-Jean a retenu les services d'un monsieur qui, m'a-t-on dit, était une autorité en aéroports aux Etats-Unis; il se nommait M. Harvey F. Law et on lui avait demandé d'examiner la situation. M. Law s'est rendu sur les lieux, a fait son inspection et a recommandé un site convenable appelé la Clover Valley, situé sur la route principale dix milles en deçà de Saint-Jean.

L'année suivante, en 1944, et à la suite des représentations faites par M. Howe, la municipalité de Saint-Jean a poussé le projet de l'aéroport de Clover Valley. La

Législature de la province adopta la législation nécessaire, et la ville dépensa \$100,000 et davantage pour acquérir le terrain et autres accessoires; elle s'engagea de plus à dépenser \$50,000 ou davantage à l'égard du projet.

Le 3 juillet de l'an dernier, le secrétaire de comté de la municipalité de Saint-Jean écrivit à Ottawa, disant que le terrain requis avait été acquis et qu'il était maintenant du devoir de l'ingénieur du ministère de se mettre à l'œuvre. En réponse à cette lettre, le secrétaire du comté en reçut une de M. A. D. McLean, contrôleur de l'aviation civile, en date du 13 juillet 1945. Dans sa lettre, M. McLean disait ceci: vu le retard de la saison, il est impossible d'entreprendre de gros travaux de construction cette année, mais on verra cependant à commencer le déblayage et tous autres travaux utiles afin de permettre de commencer la construction dès le début du printemps de 1946.

Il n'y eut pas de travaux de déblayage ou autres effectués en 1945. Le 25 janvier dernier, une délégation représentant le comité de l'aéroport municipal de Saint-Jean et accompagnée de l'hon. H. F. G. Bridges, le ministre des Pêcheries, rencontra l'hon. M. Howe et quelques-uns de ses hauts fonctionnaires. Si je comprends bien, le but de la visite était de savoir quand les travaux de construction commenceraient et ce que la municipalité et le gouvernement devaient faire ensuite.

On me dit que la délégation reçut la réponse suivante: vous aurez une réponse à vos questions dans trois ou quatre semaines. Quelques semaines après, ou un peu plus tard, le comité reçut un mot d'Ottawa à l'effet que le site n'était pas disponible à cause du mauvais temps.

Je dois faire remarquer qu'en 1944 et 1945, même en 1943, il ne fut jamais question du temps; toutefois, si je me fie à la correspondance que j'ai lue, la municipalité avait reçu l'autorisation d'aller de l'avant.

Dans son rapport au conseil municipal au mois de février de l'an dernier, le maire de la ville de Saint-Jean avait dit que le projet avait été approuvé au mois d'août 1945 par les chefs de l'aviation civile au Canada. On me dit que le comité de la municipalité, qui avait l'affaire en main, a demandé des données concernant l'état de la température. Il déclare que le site est convenable et, sur ce point, il a l'appui de M. Harvey F. Law. J'aimerais bien savoir où on en est rendu. Va-t-on continuer l'enquête à l'égard des conditions atmosphériques, ou bien la question est-elle définitivement réglée en tant qu'il s'agit du gouvernement? C'est le fond, la substance de l'affaire que je veux savoir. Tout le projet a-t-il été abandonné? La municipalité doit-elle maintenant se résigner au fait que les choses en sont là, en ce qui concerne Air-Canada.

M. SYMINGTON: Je suis ici comme chef d'exploitation d'Air-Canada. Je ne sais absolument rien au sujet des remarques que vous venez de faire et ne puis aucunement y répondre. Tout ce que j'ai à faire est d'exploiter les aéroports qu'on nous fournit, mais je ne sais absolument rien au sujet de Saint-Jean, monsieur Hazen. Il faudra vous adresser au gouvernement.

M. HAZEN: Alors, l'hon. M. Howe peut peut-être dire quelques mots à ce sujet?

L'hon. M. HOWE: Oui. C'est bien malheureux, en effet, que la ville de Saint-Jean ait retenu les services d'un ingénieur pour choisir un site et préparer les plans d'un aéroport. Les plans ont été approuvés mais il n'a aucunement été question de la température à cette époque. Avec l'approbation des officiers, j'ai dit à la municipalité de Saint-Jean d'aller de l'avant et d'acquérir le terrain. Dans l'intervalle, le département météorologique a placé deux hommes à l'aéroport pour étudier les conditions atmosphériques, et lorsque la délégation vint à Ottawa pour discuter le commencement de l'entreprise, les rapports concernant les observations faites au cours d'une année, je crois, étaient tous rendus. Ils démontraient que les conditions atmosphériques ne permettraient l'usage du champ d'aviation que pendant une période très courte. Le terrain était très exposé aux brouillards terrestres et, à

certaines jours, l'aéroport n'aurait pu être utilisé pour les avions d'Air-Canada. La moyenne d'exploitation était bien pire que tout ce que nous avions dans ce genre, et il me sembla que c'eût été absurde d'entreprendre la construction d'un aéroport après des rapports atmosphériques semblables.

Au nom du gouvernement, j'accepte la pleine responsabilité d'avoir dit à la municipalité d'aller de l'avant et d'acquérir le terrain, et j'ai vu à ce que le gouvernement subisse toute perte qui pourra survenir si le terrain est vendu. Vu la situation actuelle du marché de l'immeuble, je crois toutefois que la perte ne sera pas très considérable. Mais si quelqu'un fait une perte, le gouvernement verra à ce qu'il soit remboursé.

La ville n'était pas disposée à accepter notre rapport, de sorte que le ministère a consenti à étudier la question davantage. Mais si le rapport de l'an prochain n'indique pas d'amélioration dans les conditions atmosphériques à l'égard de l'utilisation du terrain, je dois dire que la ville de Saint-Jean, qui serait responsable du coût d'exploitation, aurait grandement tort d'aller plus loin dans son projet.

M. HAZEN: Qui sont ceux qui ont fait ces enquêtes? Ces enquêtes se poursuivent-elles encore?

L'hon. M. HOWE: Je ne puis vous dire maintenant le nom de ces gens, mais je pourrais le savoir si j'avais mes notes.

M. HAZEN: Qui est en charge de ce travail?

L'hon. M. HOWE: Le Bureau météorologique du Canada.

M. HAZEN: A qui le rapport est-il fait?

L'hon. M. HOWE: Au directeur du service à Toronto. Ce dernier fait son rapport au sous-ministre des Transports qui, à son tour, m'en fait un.

M. HAZEN: Et l'on est actuellement à faire une enquête qui durera plus d'un an?

L'hon. M. HOWE: L'enquête sur laquelle on a fait rapport a duré plus d'un an, mais on la continue. On est à faire une étude de deux ans plutôt que d'une seule année.

M. HAZEN: La municipalité de Saint-Jean a-t-elle reçu une copie de ce rapport?

L'hon. M. HOWE: Je ne saurais dire, mais je vais m'informer. Je ne doute pas que le directeur de l'aviation civile envoie une copie du rapport à la municipalité.

M. HAZEN: Merci.

M. HARRIS: A l'égard du voyage Vancouver-Victoria, combien de fois dans le passé le bureau s'est-il prononcé de cette façon? Chaque fois qu'Air-Canada a l'occasion de faire concurrence à une autre ligne, est-ce que le tarif est établi sur la base de celui du voyage local?

L'hon. M. HOWE: Je le crois. C'est la première fois qu'Air-Canada a l'occasion de faire une concurrence directe avec une ligne bien établie, depuis plusieurs années, et fournissant le service nécessaire; une interprétation raisonnable des règlements de l'aviation indique, il me semble, qu'un service local doit être protégé, comme le dit M. Symington, tout comme les services internationaux.

S'il y a un service international entre deux points, disons entre Montréal et New York par exemple, et si n'importe qui pouvait enlever des passagers à cette ligne, il est concevable qu'il y aurait tellement d'envolées internationales sur la ligne que le service local ferait faillite, ce qui serait bien malheureux pour les gens de Montréal, si le service trans-atlantique était discontinué.

M. REID: Quel est le pourcentage des passagers transportés par avion entre Victoria et Vancouver et dont la destination est Vancouver, comparativement à ceux embarquant à Victoria à destination de l'Est?

M. SYMINGTON: Peut-être que M. English pourrait nous le dire. Je ne puis vous donner le pourcentage, mais il doit être très élevé.

M. GIBSON: Vous aviez l'habitude de vendre des billets de Lethbridge et d'accorder un rabais?

M. SYMINGTON: Oui, nous avons l'habitude de vendre des billets de Lethbridge et d'accorder un rabais, mais c'était avant de pouvoir y faire des affaires.

M. ENGLISH: L'occupation de nos sièges pour le trajet Vancouver-Victoria est de 60 pour cent. Nos avions sont remplis 60 p. 100 et sur ces 60 p. 100, environ 25 p. 100 sont des passagers directs.

M. REID: Autrement dit, vous augmentez votre revenu en prenant du trafic local?

M. ENGLISH: Oui.

M. REID: Je sais que la plupart des lignes d'autobus faisant le service entre les Etats-Unis et le Canada ne prennent pas de trafic local, parce que ce sont des lignes directes.

M. SYMINGTON: Elles n'ont pas la permission de le faire, monsieur Reid.

M. HARRIS: Je ne veux aucunement hâter les choses; je m'intéresse seulement à une phrase du rapport où, au titre de "services projetés", vous dites:

Il se peut qu'en attendant le plein rendement de ces services, la Compagnie ait à traverser une période financière difficile.

M. SYMINGTON: J'ai cru devoir attirer l'attention du Comité sur ce fait: Je crois et j'espère que c'est du pessimisme mais, après tout, vous ne devez pas oublier que nous avons été privés, que la population du Canada a été privée de transport par air par le fait que nous n'avions pas et ne pouvions avoir ou bien des avions, ou bien le personnel, ou encore des installations au sol. Et si vous entreprenez de faire quelque chose, de remédier à la pénurie antérieure, et qu'il vous faut agir sans retarder, vous ferez ce que j'ai fait, vous achèterez comme moi 24 avions d'un coup, parce qu'il nous fallait les prendre ou ne pas en avoir du tout. Tout le monde voulait les avoir, et il fallait les utiliser. Et nous avons formé le personnel; nous avons dépensé \$1,000,000 à cela, et il fallait utiliser ce personnel.

Maintenant, quand le public voudra-t-il voyager, je l'ignore. Nous allons établir ces services; nous avons les avions et le personnel pour les manœuvrer. Il se peut alors que pendant trois ou six mois, avant d'obtenir le plein rendement, nous éprouvions des difficultés financières. C'est tout.

M. HARRIS: Vous avez l'argent voulu pour acheter des aéroplanes?

M. SYMINGTON: Mais oui; notre situation est excellente, comme vous pouvez le voir au diagramme de la page 11. Remarquez bien que jusqu'à cette époque et jusqu'à ce que nous ayons augmenté notre matériel, nous n'avons jamais accru notre capital, et nous avons encore nos vieux aéroplanes. Nous n'avons pas été trop mal et, en plus, avons \$1,500,000 en caisse et un fonds d'assurance de \$1,200,000; nous avons aussi un fonds de pension de \$1,000,000 ou d'un peu plus; nous avons toujours payé 5 pour cent sur l'argent confié à Air-Canada. Je puis vous dire que les lignes aériennes étrangères se demandent comment nous faisons.

M. McCULLOUGH: Un voyageur se rendant de Montréal à Vancouver par voie de New York peut-il le faire à meilleure compte que de Montréal à Vancouver?

M. SYMINGTON: Non. Il pourrait voyager de Vancouver à New York à bien meilleur marché que de Vancouver à Montréal et, de là, à New York. C'est une question qu'il est toujours difficile de prouver. Leur système de tarif est quelque peu différent du nôtre. Ils n'ont pas de cartes de voyage aérien et d'escompte de retour. Leur tarif pour un voyage simple est quelque peu plus bas que le nôtre. D'autre part, nous avons une réduction pour les cartes de voyage aérien et une réduction de dix pour cent lorsqu'il s'agit d'un billet de retour; de sorte qu'il n'y a pas une grosse différence.

M. HARKNESS: Je crois qu'il y a toute une différence. Le tarif de la United Air Lines entre Vancouver et New York est de \$118.30, cependant que le vôtre est de \$152.50.

M. SYMINGTON: Vous parlez de notre billet simple ?

M. HARKNESS: Oui; et vous voyez que la différence est considérable.

M. SYMINGTON: Oui, la différence est fort considérable sur un billet simple; toutefois, sur un billet d'aller retour, il n'y a pas une grosse différence, et n'oubliez pas qu'il nous faut adopter ce tarif si nous trouvons que nous ne pouvons pas avoir le trafic; cependant, pour une raison ou une autre, nous avons une bonne partie du trafic américain sur nos lignes. On nous dit préférer voyager de cette façon.

M. HARRIS: Votre ligne est meilleure; la réponse est claire.

M. JACKMAN: Le même principe concernant les voyageurs par chemin de fer s'applique-t-il aux lignes aériennes à l'effet que vous pouvez voyager de Boston à Montréal, et de là à Toronto, à aussi bon marché que vous pouvez le faire de Boston à Toronto ?

M. SYMINGTON: Pas encore, et j'espère qu'il ne s'appliquera pas non plus.

M. JACKMAN: Au sujet de la route aérienne entre Vancouver et Victoria, je vois que le tarif est d'environ 10 cents par mille alors qu'il était d'environ 5 cents l'an dernier. Avez-vous une différence semblable pour toute autre route d'environ 50 milles au Canada ?

M. SYMINGTON: C'est le seul endroit où nous prenons plus de 5.15 cents du mille. Il faut se plier aux circonstances.

M. JACKMAN: Comment se fait-il que le tarif de retour de Victoria à Vancouver est sur la même base du coût de parcours qu'un simple billet ?

M. SYMINGTON: Parce que la Commission des transports aériens a fixé le tarif.

M. JACKMAN: N'est pas la coutume d'accorder un certain escompte pour un billet de retour ?

M. SYMINGTON: Le tarif a été fixé dans le but de permettre à la Canadian Pacific Air Lines de retirer un certain profit et non pas selon ce que nous voulions faire payer.

M. JACKMAN: Je me demande pourquoi la Canadian Pacific Air Lines ne prenait pas plus pour un billet simple ?

M. SYMINGTON: Je ne le sais pas, et ce n'était pas notre affaire.

M. POULIOT: Quelle est la base ?

M. SYMINGTON: 10 pour cent, n'est-ce pas ?

M. ENGLISH: Oui.

M. HAZEN: Je vois que vous avez transporté 183,121 passagers payants en 1945 ?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HAZEN: Avez-vous transporté beaucoup de passagers gratuitement ?

M. SYMINGTON: Nous avons transporté entre différents endroits 3,393 personnes comme suit: employés de Trans-Canada en voyage d'affaires, 2,163; employés en vacances et personnes à charge, 733; employés du ministère des Transports en voyage d'affaires, 348; billets de faveur à la presse, la Société Radio-Canada et ainsi de suite, 70; employés du ministère des Postes en voyage d'affaires concernant la malle aérienne, 43, employés d'autres lignes aériennes, 10; et d'autres comprenant des inspecteurs du ministère du Commerce, de la Commission des transports aériens, du C.A.R.C. et des déportés, 17.

M. HAZEN: Y a-t-il eu des passagers de blessés ?

M. SYMINGTON: Non.

M. HAZEN: Du matériel a-t-il été endommagé au cours de l'année ?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HAZEN: Quel est le matériel qui a souffert des dommages à la suite d'accidents ?

M. SYMINGTON: Nous avons eu un écrasement au sol, quand deux de nos employés faisaient un vol d'entraînement; nous avons amorti \$41,777, qui est la valeur de l'avion détruit. Il était à environ 100 pieds de terre lorsqu'il fit un vol piqué.

A Lethbridge, un avion qui atterrissait a frappé un camion. A cet endroit, malheureusement, le chemin est très près d'une piste rarement utilisée. Cela dépend de la direction du vent; le camion, entouré de planches, contenait un peu de grain. Comme la piste était courte et le vent mauvais, le pilote dut suivre tout le parcours de la piste et, à cause de la pluie ou de quoi que ce soit, il ne vit pas le camion. Les roues de l'avion ont frappé le haut du camion qui transportait du grain. L'avion se redressa et atterrit sur le ventre. Finalement, les dommages à l'avion furent de \$11,502.

A Dorval, le 15 mars, alors qu'il y avait de la glace, un avion s'engagea en dehors de la piste et une aile vint frapper un banc de neige. Ici, les dommages à l'avion furent de \$8,534. La même chose se produisit à Lethbridge où il en coûta \$6,000. Puis à Blissville, il y eut un atterrissage sans train qui coûta \$5,759.

M. NICHOLSON: Est-ce que des passagers ont été blessés au cours de ces accidents ?

M. SYMINGTON: Non. Comme question de fait, j'ai reçu une lettre d'un voyageur de San Francisco qui se trouvait dans l'accident de Lethbridge. Il me dit: Je suppose que vous ne recevez pas souvent des lettres d'éloge d'un passager qui s'est trouvé dans un accident; au sujet de l'avion qui avait frappé le camion, il me racontait comment le pilote avait réussi à redresser son appareil, le remonter et tourner en cercle; pendant ce temps, l'hôtesse expliquait aux passagers comment l'accident était survenu et combien il était facile de faire un atterrissage sans train sur un terrain enneigé; il ajoutait n'avoir jamais vu une aussi belle manœuvre; que l'avion avait atterri sans train et que les passagers n'avaient ressenti qu'une légère secousse dans leur ceinture.

M. POULIOT: Il n'y a plus de priorités ?

M. SYMINGTON: Non.

M. POULIOT: Avez-vous étudié la question de fournir des passes aux membres du Parlement ?

M. SYMINGTON: Je crois qu'elle a été discutée plusieurs fois au Parlement, mais nous n'en avons pas encore. Je suis d'opinion que ce sera bien difficile, du moins tant que nous n'aurons pas un matériel beaucoup plus considérable.

M. POULIOT: Combien de passes distribuez-vous chaque année ?

M. SYMINGTON: Environ dix qui doivent être approuvées par la Commission des transports aériens. Ceux qui en ont sont les directeurs, le Ministre, le ministre des Postes et, je le pense bien, M. Henry lui-même, comme chef de la Commission; mais c'est tout.

M. POULIOT: C'est toujours un commencement.

M. HARRIS: Vous consentez à accepter l'inévitable ?

M. REID: Pour l'avantage du Comité, je dois dire que l'histoire se répète. Chaque fois qu'il vient en conflit avec le Pacifique Canadien, il obtient toujours ce qu'il veut.

M. SYMINGTON: Je suis heureux de ne pouvoir être blâmé pour cela.

M. JACKMAN: Vous avez attiré l'attention sur la route entre Toronto et Winnipeg.

M. SYMINGTON: Oui, monsieur.

M. JACKMAN: Est-elle en progrès ?

M. SYMINGTON: C'est une question bien difficile; non pas tant pour nous, parce que nous sommes prêts, mais à cause du besoin d'un terrain d'atterrissage. Nous avons tenu des conversations très favorables avec les Etats-Unis à l'égard d'un terrain d'atterrissage d'urgence dans le nord de la péninsule du Michigan, et pour pouvoir établir ce service plus vite que nous ne le pourrions autrement. J'ai bon espoir et je suis très désireux de pouvoir obtenir ce terrain aussi vite que possible, parce qu'il sera d'une très grande utilité au Canada.

M. NICHOLSON: Dans combien de temps?

M. SYMINGTON: Vous feriez mieux de poser cette question à l'honorable M. Howe. La situation concernant l'établissement d'un terrain d'atterrissage d'urgence sur une île dans un lac était très difficile et nous ne pouvions avoir de bateaux pour les travaux; d'ailleurs, le projet aurait été formidablement dispendieux. Alors, nous sommes à nous entendre autrement afin de pouvoir commencer le service.

M. JACKMAN: Vous dites?

M. SYMINGTON: Afin d'avoir un terrain d'atterrissage d'urgence plutôt que d'atterrir sur le Lac Supérieur; nous aurons un tel terrain en territoire américain.

M. JACKMAN: C'est de la route au-dessus du Lac Supérieur que vous parlez maintenant?

M. SYMINGTON: Ce n'est pas un atterrissage régulier, mais nous ne ferons pas cette envolée sans avoir un terrain pour atterrir en cas d'urgence.

M. le PRÉSIDENT: Il est maintenant une heure; pouvons-nous nous réunir de nouveau à quatre heures? Les cinq ou six comités qui siègent nous embarrassent quelque peu, mais nous pouvons peut-être nous arranger pour avoir cette salle à 4 heures. Alors, messieurs, le Comité s'ajourne maintenant pour se réunir de nouveau à 4 heures dans la même salle.

A 1 heure 5, la séance est suspendue jusqu'à 4 heures de l'après-midi.

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

M. le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons étudié ce matin le rapport de M. Symington. Désirez-vous l'étudier davantage avant de passer à l'état financier?

M. HARKNESS: On a discuté quelque peu la question des taux au cours de la matinée. Il me semble que ceux fixés par Air-Canada imposent un fardeau injuste au public canadien qui voyage par avion, par comparaison avec les Etats-Unis. On a fait remarquer que les prix des billets aller et retour sont raisonnablement comparables, mais je ne crois pas qu'il en soit ainsi. Par voie de la United Air Lines, le tarif entre Vancouver et Toronto est de \$111, tandis qu'il est de \$132.35 par Air-Canada.

M. NICHOLSON: Est-ce \$111 en argent américain?

M. HARKNESS: Non, en argent canadien.

M. SYMINGTON: Non, en argent américain.

M. NICHOLSON: Ils sont tous en argent américain.

M. SYMINGTON: Vous avez 11 pour cent sur cela et, sur le billet de retour, 10 pour cent de moins sur notre ligne.

M. HARKNESS: Je ne viens que d'avoir ces chiffres et je pensais qu'il s'agissait d'argent canadien.

M. SYMINGTON: Non, et si vous déduisez 15 pour cent pour une carte de voyage et 10 pour cent pour le retour, vous verrez que nous sommes bien meilleur marché sur le tarif de retour.

M. HARKNESS: Il me semble que vous avez dit ce matin que, sur le tarif de retour, c'était 10 pour cent?

M. SYMINGTON: 10 pour cent et 15 pour cent de moins pour une carte de voyage.

M. HARKNESS: Mais tout le monde n'a pas de carte de voyage.

M. SYMINGTON: C'est vrai, je l'admets; mais le nombre augmente très rapidement et une bonne partie de nos clients ont des cartes de voyage.

M. HARKNESS: Comme les salaires, les gages et le reste sont généralement beaucoup plus élevés aux Etats-Unis qu'au Canada, il me semble que nos taux devraient être plus bas que ceux des Etats-Unis.

M. SYMINGTON: Je suis heureux que vous ayez soulevé ce point, parce que je veux que le Comité comprenne les difficultés que nous rencontrons en exploitant des lignes aériennes dans ce pays. J'ai fait préparer un état. En 1945, si nous avions pu acheter de la gazoline au Canada au même prix qu'aux Etats-Unis, prix que j'ai devant moi, nous aurions fait \$480,000 de plus. Si nous n'avions pas été sujets à des frais d'exploitation supplémentaires occasionnés par les droits, la taxe de vente et la taxe de guerre sur le change, nous aurions fait un autre \$990,000. Autrement dit, nous aurions encaissé \$1,470,000 de plus, ou environ 35 pour cent de notre capital, si nous n'avions pas été sujets à ces inconvénients et ces désavantages. Et vous ne pouvez rien y faire. Je ne blâme pas les compagnies d'huile. J'ai discuté la question avec elles; elles disent que c'est un fait qu'en vertu de leur organisation, elles ont des raffineries dans tout le pays et que la dépense provient surtout du transport de l'huile brute jusque là, mais, comme question de fait, le coût de notre gazoline au Canada est d'environ 100 pour cent plus élevé au Canada que si nous l'achetions aux Etats-Unis. Naturellement, les raffineries américaines ont des pipelines qui amènent l'huile des champs pétrolifères alors qu'ici, il nous faut importer l'huile brute et la transporter dans tout le pays.

Il faut ajouter que les conditions d'exploitation dans ce pays sont très rigoureuses. Ainsi, il y a la conversion de ces avions, le système de chauffage supplémentaire et les installations génératrices nécessaires.

M. HARKNESS: Vous avez les mêmes inconvénients sur les lignes du nord des Etats-Unis?

M. SYMINGTON: Non, pas du tout. Les conditions ne sont pas du tout aussi rigoureuses qu'ici. Il y a le coût supplémentaire du chauffage, probablement \$20,000 par avion, et, réparti sur quatre ans, c'est autant de dépréciation de plus. Il est heureux que la taxe de guerre sur le change ait disparu depuis le mois de novembre dernier, mais un avion, qui vous aurait coûté \$675,000 à San Diego, coûterait ici, après le paiement des droits, de la taxe de vente, de la taxe de guerre sur le change et les modifications nécessaires, \$1,180,000, comparativement à \$675,000 aux Etats-Unis. Si vous divisez cela par quatre et établissez la dépréciation de vos aéroplanes pendant quatre ans dans ces conditions qui changent très rapidement, c'est un coût annuel d'exploitation qui en résulte. Il en est ainsi des parties de rechange, de sorte que les trois comptes les plus considérables des frais d'exploitation au Canada sont de beaucoup supérieurs à ceux des Etats-Unis.

Il ne faut pas non plus oublier que notre domaine d'exploitation est très considérable ici. Nous avons 3,500 milles de largeur et probablement 100 milles de profondeur. Là-bas, comme ils ont des milliers de petites industries dissimulées dans tout le pays, ils ont un damier qui va du nord au sud. Lorsqu'ils sont pris par le mauvais temps, ils peuvent trouver un abri ici et là. Ils ne restent pas pris à Kapuskasing, Armstrong ou toute autre endroit qui coûte fortement cher à une ligne aérienne. Je ne me plains pas, parce qu'après tout, nos résultats sont meilleurs que ceux de n'importe quelle autre ligne des Etats-Unis.

M. HARKNESS: Qu'entendez-vous par "résultats"?

M. SYMINGTON: Le revenu réel. Les membres du Comité doivent reconnaître que nous devons faire face à de grandes difficultés d'exploitation au pays, et plus l'efficacité des Etats-Unis augmentera, plus la nôtre diminuera. Autrement dit, si vous comparez les coûts contrôlables aux Etats-Unis avec les nôtres, nous sommes

loin au-dessous d'eux. Quant aux frais d'exploitation, aux frais directs, nous sommes sans doute au-dessus d'eux et nous ne pouvons rien y faire. C'est une situation contre laquelle il est impossible de lutter. La meilleure chose à faire est de continuer notre chemin. Nous sommes en mesure de le faire parce que jusqu'à l'heure présente nous avons un personnel bien dévoué, — le sera-t-il toujours? — prêt à travailler à des salaires moins élevés que ceux des Etats-Unis. Les pilotes sont demeurés fermes, bien qu'aux Etats-Unis, ils s'efforcent de se mettre en grève pour obtenir des salaires qui sont près du double des nôtres. Je ne sais pas combien longtemps nos hommes nous resteront fidèles comme ils l'ont été jusqu'à maintenant. Presque tous nos employés supérieurs peuvent doubler leur salaire s'ils veulent quitter Air-Canada, mais c'est une partie de leur droit d'aînesse et ils y tiennent. Il n'y a pas de doute que nous devons faire face à la situation et nous pouvons le faire. Je suis persuadé que nous allons réussir, mais c'est une tâche ardue.

M. HARKNESS: Je comprends que le coût de votre gazoline et autres soit de beaucoup plus élevé qu'aux Etats-Unis, mais vous avez certains avantages compensateurs que les lignes américaines n'ont pas. Ainsi, vous n'avez pas la concurrence que toutes les lignes américaines peuvent avoir. Vous n'avez pas de taxes. Vous recevez un taux beaucoup plus élevé pour la malle que les lignes américaines. Mon opinion est que ces trois avantages compensateurs réduisent considérablement votre coût de la gazoline et ainsi de suite.

M. SYMINGTON: Vous avez parlé un peu vaguement de ces avantages. D'abord, nous avons une véritable concurrence dans le sens que de Vancouver, Lethbridge, Winnipeg, Montréal et Moncton, nous sommes continuellement en concurrence avec les lignes américaines d'un bout à l'autre du continent. Les lignes américaines peuvent atteindre toutes ces villes, et elles le font, de sorte, qu'en fait, nous leur faisons concurrence. Localement, il n'en est pas ainsi. Je conviens qu'il n'y a pas de concurrence entre Regina et Winnipeg, mais il y en a entre Regina et Toronto ou Regina et New York ou, encore, Regina et Windsor, parce que les passagers peuvent se servir de ces lignes. Ils peuvent voyager sur nos lignes locales, descendre de l'autre côté et traverser le continent. Je suis content qu'on en fasse mention. C'est fort bien mais si, d'un autre côté, vous parlez de la malle, lorsque vous considérez le transport de la malle aux Etats-Unis avec le nôtre, la situation des taux n'est pas comparable. N'oubliez pas ceci, et c'est ce que la plupart des gens oublient; en vertu d'une loi statutaire des Etats-Unis, les taux de la malle sont établis par C.A.B. et suffisants pour couvrir les frais et rapporter un profit raisonnable à la ligne. Bien qu'il soit parfaitement vrai que, sur les plus grandes lignes, les taux du transport de la malle soient moins élevés que les nôtres, il y a des douzaines et des douzaines de petites lignes qui font payer bien plus que nous. J'admets que la moyenne est inférieure à la nôtre, parce que la plus grande partie du courrier voyage sur les trois grandes lignes de distribution d'un bout à l'autre des Etats-Unis.

M. HARKNESS: Ce sont véritablement des lignes transcontinentales qui peuvent se comparer à Air-Canada?

M. SYMINGTON: Si vous comparez le transport de la malle d'un bout à l'autre des Etats-Unis et d'un bout à l'autre du Canada, nous ne faisons la livraison qu'à six endroits environ, l'un d'une population de plus d'un million, deux de trois quarts de million, le reste d'une couple de cents mille, en descendant jusqu'à cinquante mille, alors qu'aux Etats-Unis, il y a des centaines et des centaines de villes de 100,000, 150,000 et 200,000 qui se prêtent très bien à l'exploitation, parce que vous pouvez y atterrir et vous en envoler. Le résultat est que vous pouvez prendre un gros chargement payant pour une courte distance, mais il nous faut charger un avion pour 1,500 milles au cas où quelque chose n'irait pas, parce que nous n'avons pas de ces endroits intermédiaires pour arrêter. Comme je le dis, je n'ai pas d'excuses à faire pour notre exploitation. J'en suis extrêmement fier, mais je veux que le Comité reconnaisse la différence de situation entre celle du

Canada et celle des Etats-Unis, parce que, comme exploitation réellement souple, il n'y a pas de comparaison. Ils sont bien mieux placés que nous par suite des conditions naturelles.

M. NICHOLSON: J'approuve ce que M. Symington vient de dire. Un matin de janvier dernier, j'ai quitté Regina alors qu'il faisait 40 au-dessous de zéro et, plus tard le même jour, lorsque j'arrivai à Los Angeles par la Western Air Lines, le thermomètre indiquait 58 au-dessus. Le problème physique de l'entretien du matériel pour fonctionner à 40 au-dessous est bien différent de celui nécessaire au fonctionnement d'un avion par une température d'été qui dure toute l'année. A l'égard de cette question des taux, j'ai ici le fascicule de la United Air Lines où l'on indique qu'un simple passage entre Vancouver et New York est de \$118.30; c'est la même chose de New York à Vancouver. Si vous ajoutez 11 pour cent, ce qui arrive lorsque vous prenez un avion des lignes américaines, il vous en coûte \$262 pour un voyage aller et retour par la United Air Lines, au lieu de \$260 par Air-Canada, de sorte que vous gagnez \$2 en voyageant par Air-Canada. Si vous achetez un billet simple, il en coûte un peu moins cher de voyager par la United Air Lines.

M. HARKNESS: Dans ces chiffres, tenez-vous compte de la carte de voyage?

M. NICHOLSON: Non, c'est sans carte de voyage.

M. JACKMAN: Monsieur Symington, la gazoline ordinaire pour les véhicules moteurs ne coûte pas 100 pour cent de plus au pays?

M. SYMINGTON: Nous en apprenons beaucoup à ce sujet, monsieur Jackman; mais nous avons les chiffres réels, parce que nous avons comparé les taux de ces nouvelles compagnies aux Etats-Unis; j'ai ces taux ici.

M. JACKMAN: Je ne doute pas que vous les ayez, si vous le dites, mais comment justifier que la gazoline d'aviation coûte tellement plus cher ici que là-bas?

M. SYMINGTON: La raison est que les très grosses compagnies d'aviation ont des contrats spéciaux avec une compagnie et obtiennent ainsi un taux très bas. Ce n'est pas ce que nous faisons. Nous achetons des différentes compagnies installées près de nos champs. Une chose assez singulière est survenue en comparant les taux américains et canadiens pour la traversée du nord de l'Atlantique et essayant d'en arriver à une entente. Nous avons découvert que les lignes américaines avaient le Groenland et l'Islande où elles achetaient la gazoline à plusieurs cents le gallon meilleur marché que nous pouvions le faire à Montréal. La réponse est que l'armée y avait laissé de la gazoline, et je suppose que c'est la raison pour laquelle elle pouvait être vendue à bon marché; d'après les rapports faits par les diverses compagnies, les économies sur la gazoline étaient réellement considérables.

M. JACKMAN: Est-ce qu'il y aurait moyen de prendre connaissance de ces chiffres?

M. SYMINGTON: Je les ai, mais comme ils m'ont été fournis au cours d'une conférence qui n'avait rien à faire avec ceci, je ne crois pas pouvoir les divulguer. Mais je vous cite le fait réel, parce que nous avons étudié très sérieusement les diverses lignes et les coûts pour en arriver à un tarif du nord de l'Atlantique.

M. JACKMAN: En vue de la situation générale, ne semble-t-il pas déraisonnable que nous devions payer tellement plus cher que les Américains pour la gazoline?

M. SYMINGTON: Je n'ai pas dit que c'est raisonnable ou déraisonnable. Je ne dis rien de l'intention de me plaindre, mais je vous fais simplement remarquer quelques unes des difficultés auxquelles nous devons faire face.

M. JACKMAN: Le coût des avions aux Etats-Unis comparativement au Canada n'est pas seulement considérable, mais révoltant.

M. SYMINGTON: Remarquez bien; vous prenez le coût initial en argent américain et vous ajoutez vos droits, plus votre taxe de vente sur le change et les droits, puis vous prenez votre taxe de guerre sur le change, plus les droits et la taxe de vente, et vous ajoutez le pourcentage au tout.

M. JACKMAN: Je suppose que si vous étiez une compagnie privée vous auriez quelque chose à dire au sujet des droits sur les avions entrant au Canada.

M. SYMINGTON: Je ne veux pas faire de politique, mais si j'étais un agent libre, j'aurais bien des choses à dire au sujet des droits sur des articles qui entrent au Canada.

M. GIBSON: Vous devriez mettre ceci dans votre colonne des impôts.

M. NICHOLSON: A la première page de votre rapport, vous parlez des changements de routes entre Toronto et Winnipeg. Pouvez-vous nous dire combien de fois par mois vous devez faire ces changements?

M. SYMINGTON: Notre mauvaise saison, dans la région du nord d'Ontario, est le milieu de l'automne et le début du printemps. Un vent chaud semble souffler de l'ouest des Etats-Unis à travers cette région froide et humide du Lac Supérieur, de même que la région plus au nord, ce qui occasionne cette brume terrestre qui rend la manœuvre très difficile. Le résultat est que, pendant ces périodes, nous volons aussi souvent que dix ou douze fois par mois entre Minneapolis et Windsor pour maintenir notre horaire. Et maintenant, quant aux horaires complets, au milieu de l'hiver nous faisons mieux que n'importe quelle ligne américaine, et en été, nous faisons beaucoup mieux; mais moins bien pendant ces deux autres périodes. Au cours de l'année et en même temps, notre rendement a été meilleur que n'importe lequel des leurs. Nous avons la même assistance que ces lignes peuvent avoir. Elles passent chez nous souvent, à travers la péninsule de Niagara et ainsi de suite; et il en est de même à Moncton. Elles ont le même droit en vertu de l'accord des deux libertés.

M. NICHOLSON: Vous en coûte-t-il sensiblement plus?

M. SYMINGTON: Un peu, mais pas beaucoup. Nous y gagnons certainement, car l'annulation définitive d'un voyage ou le fait de retenir les passagers à Kaspuskasing ou à un autre endroit est une affaire dispendieuse.

M. NICHOLSON: Et la durée du voyage?

M. SYMINGTON: La durée a très peu d'importance; c'est un petit peu plus long peut-être; il ne s'agit que d'une distance de cinquante ou soixante milles à cent milles.

M. JACKMAN: A propos de ces coûts que vous avez mentionnés concernant les avions au Canada et aux Etats-Unis; sont-ils proportionnés au coût de la fabrication des avions au Canada; le coût est-il à peu près le même?

M. SYMINGTON: Nous vous dirons peut-être cela dans six mois.

M. JACKMAN: Qu'est-ce que Canadair que je vois dans votre rapport; qui en est le propriétaire?

M. SYMINGTON: Je crois savoir que Canadair est la propriété du Gouvernement fédéral.

M. JACKMAN: Alors nous nous sommes engagés dans la fabrication des aéroplanes?

M. SYMINGTON: Nous sommes maintenant engagés dans le très important, le merveilleux travail de fabrication des aéroplanes, je l'espère; en tout cas, nous en voyons de dure en ce moment dans l'espoir d'être en mesure de fabriquer des aéroplanes au Canada à l'avenir, tant pour fins militaires que civiles.

M. JACKMAN: Comme le ministre est ici, je puis peut-être lui demander comment nous en sommes venus à acquérir Canadair?

L'hon. M. HOWE: Nous l'avons toujours possédée, nous l'avons construite.

M. JACKMAN: Le rapport indique que vous l'avez acquise de la Vickers qui l'exploitait au cours de la guerre.

L'hon. M. HOWE: Elle l'exploitait pendant la guerre. Nous possédions l'usine.

M. JACKMAN: La Corporation des biens de la Couronne?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. JACKMAN: Elle nous est venue de la Vickers par l'entremise de la Corporation, n'est-ce pas ?

L'hon. M. HOWE: Auparavant, la Vickers était intéressée, mais a trouvé que ses besoins financiers étaient très lourds. Nous l'avons prise de consentement mutuel. La Vickers la finançait comme partie des travaux de sa construction de navires, et les montants engagés étaient si considérables qu'elle a insisté pour que nous en prenions charge, et nous avons accepté. De fait, il n'y eut pas de changement; la Vickers avait alors le contrat de direction et c'est maintenant Canadair qui l'a.

M. JACKMAN: Canadair est une compagnie de la Couronne ?

L'hon. M. HOWE: La Canadair elle-même n'est pas propriété de la Couronne, mais ses installations le sont. Canadair est la compagnie d'administration avec la même administration qui s'occupe des usines de la Vickers; au lieu de la mélanger avec l'exploitation de la Vickers, on nous a demandé de la séparer, et nous avons fait un contrat d'administration avec la Canadair pour fins d'exploitation.

M. JACKMAN: Mais Canadair ne possède pas de biens matériels, elle les loue tout simplement ?

L'hon. M. HOWE: Non, ils ne lui sont pas loués; elle administre simplement la propriété moyennant un certain montant; ce n'est autre chose qu'un contrat.

M. JACKMAN: Ce montant est basé sur le coût, n'est-ce pas ?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. HAZEN: Depuis quand s'applique-t-il ?

L'hon. M. HOWE: Depuis trois ans peut-être.

M. HAZEN: Est-il basé sur l'exploitation annuelle ?

L'hon. M. HOWE: Il est difficile de faire une séparation chaque année, parce que les contrats se superposent, mais nous croyons faire une bonne besogne et être servis à un coût très raisonnable.

M. HAZEN: Avez-vous des chiffres ?

L'hon. M. HOWE: Je puis en avoir. Le Comité dont les attributions se rapportent aux Lignes aériennes Trans-Canada n'est pas chargé de les étudier. Je serai heureux de les fournir au comité des dépenses de guerre ou à tout autre qui a le droit de s'occuper de la question.

M. HARKNESS: Est-ce que ce sont les gens qui fabriquent actuellement ces DC-3 qui sont mis en circulation ?

M. SYMINGTON: Ce sont eux qui les convertissent.

M. HARKNESS: C'est la Canadair qui fait cela ?

M. SYMINGTON: Oui.

M. GIBSON: Sur une base de contrat ?

M. SYMINGTON: La Canadair est en train de convertir environ quatre-vingt-sept avions pour presque tous les pays du monde. Elle en transforme vingt-quatre pour nous et y ajoute des accessoires spéciaux pour notre exploitation; elle est sur le point de terminer des contrats d'avions pour la Suède, la Suisse et des pays du monde entier.

M. GIBSON: Pour une somme fixée ?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HARKNESS: Combien payez-vous ces DC-3 à la Canadair ?

M. SYMINGTON: Complètes, ces avions nous coûtent \$150,000; ceci comprend, il va sans dire, le coût d'achat initial de l'avion, plus des sièges spéciaux dans notre cas, plus aussi des appareils de sûreté sur lesquels nous insistons. Je suppose que le coût est un peu plus élevé pour nous que pour un autre, mais pas beaucoup.

M. HARKNESS: J'ai entendu des critiques sur le compte des DC-3, en ce sens qu'ils sont déjà démodés en ce qui concerne les lignes aériennes des États-Unis. Il s'agit de savoir si Air-Canada est bien avisé de se porter acquéreur d'avions DC-3 à l'heure actuelle. Qu'en pensez-vous ?

M. SYMINGTON: Voici ce que j'en pense: si quelqu'un vous dit cela, répondez-lui que l'avion DC-3 reste encore incontestablement le meilleur avion bimoteur au monde. Il est parfaitement vrai qu'il y aura de meilleurs avions bimoteurs. Des avions bimoteurs donnant une meilleure performance que les DC-3 pour des fins spécifiques sortent actuellement des avionneries. Les lignes aériennes américaines, par exemple, une ligne aérienne américaine a acheté, je crois, quarante ou cinquante Martin 202. Le Martin 202 est un avion qui rendra des services remarquables dans un rayon d'action de cinq cents milles environ. Nous ne pouvons l'utiliser au Canada parce qu'il nous faut des avions d'un rayon d'action de 1,500 milles. Aussi, on ne peut s'en servir au Canada. Il y a deux autres avions dont les plans sont à l'étude ou déjà terminés. Des lignes aériennes américaines songent à s'en servir pour leurs besoins locaux. Les représentants des avionneries sont venus nous voir. Nous leur avons dit ce que comportaient nos besoins et devis et ils ont cherché à s'y conformer. Cependant, il va sans dire qu'ils ne pourront le faire sans changer leurs normes complètement. Aussi, au point de vue pratique, ces avions ne seraient pas utilisables au Canada. A mon avis, il s'écoulera deux ou trois ans avant que des perfectionnements notables soient apportées à la fabrication des moteurs à mouvements alternatifs. Le DC-3 constitue à peu près un tout aussi bon avion que vous trouverez n'importe où. En fait, c'est un merveilleux avion sous le rapport de la performance. L'avènement des avions-fusées sera une autre affaire. J'ai bon espoir à ce sujet, mais l'avion employé aujourd'hui au Canada doit avoir une charge payante, un rayon d'action suffisant, et être capable de survoler les Montagnes Rocheuses quand un moteur a une panne. Il est difficile de se procurer un tel avion.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, avant la suspension de la séance à midi nous discutons le projet de prolongement du service entre Toronto et Winnipeg et le service de retour de Winnipeg à Edmonton par voie de Saskatoon, et aussi le service entre Edmonton et Vancouver.

M. SYMINGTON: Monsieur Nicholson, nous comptons que la première partie du programme sera exécutée sous peu. On est à mettre une dernière main à la préparation du champ d'aviation à Saskatoon. Voilà ce qui nous retarde. Cela ne relève pas de nous bien que nous coopérons avec le ministère sous tous les rapports. Nous utiliserons le champ d'aviation à cet endroit dès que son aménagement sera terminé.

M. NICHOLSON: Ce service fonctionnera-t-il dès 1946 ?

M. SYMINGTON: Je dirai certainement oui; nous comptons bien que le service sera inauguré. Toutefois, je ne puis affirmer rien de catégorique à ce sujet parce que la situation de la main-d'œuvre et l'achat des matériaux nécessaires sont des facteurs qui entrent en ligne de compte. Quant à nous, nous sommes prêts. Nous croyons que le champ sera prêt, mais c'est une question qui relève du ministère. Pour ce qui concerne Edmonton et Vancouver, nous avons étudié la situation et songeons à modifier quelque peu notre route. Calgary est une ville très importante et nous estimons qu'elle n'est pas située sur la ligne principale d'Air-Canada.

M. JACKMAN: Très bien, très bien!

M. SYMINGTON: Tout notre service est agencé pour la route du sud. Il en coûte beaucoup d'argent pour changer. Cependant, nous projetons des changements quand nous obtiendrons les avions. Je crois que ce sera l'une des premières démarches que nous ferons. Nous nous proposons d'effectuer un voyage de l'Est canadien dans chaque sens à Calgary directement, et une correspondance sera établie avec un avion allant de Calgary à Vancouver. Les mêmes arrangements seront faits pour le voyage de retour. Ainsi, un de nos quatre voyages transconti-

nentaux dans chaque sens sera effectué directement par voie de Calgary. Chaque service sera raccordé à la ligne de Calgary à Vancouver et de Vancouver à Edmonton. Nous transborderons à Calgary. En d'autres termes, nous cherchons à maintenir nos avions dans les airs au moyen de ce que nous pourrions appeler dans une certaine mesure une série d'avions locaux avec Calgary comme point de départ pour les passagers et les marchandises. Les avions ne seront pas obligés de courir le risque de se rendre à Lethbridge et d'être retenus à cet endroit, mais choisiront une route directe vers l'est ou vers l'ouest. Les autres avions utiliseront la principale route aérienne régulière, par voie de Lethbridge. Il n'y a rien de définitif à ce sujet. Il faut appliquer un programme flexible. Il faut faire des essais pour relever les erreurs. Vous ne pouvez faire d'argent à moins de garder vos avions dans l'air. Dans un système comme le nôtre, vous devez faire beaucoup de calculs. Aussi, nous sommes à faire des essais ici et là.

M. NICHOLSON: Alors, vous aurez un service direct?

M. SYMINGTON: Exactement.

M. HARKNESS: N'avez-vous pas dit que vous ne projetiez pas de route directe?

M. SYMINGTON: Non; le parcours est d'Edmonton à Calgary et à Vancouver. Nous venons à Calgary d'Edmonton, de sorte qu'à Edmonton, un passager qui veut se rendre à Vancouver, tout comme un citoyen de Calgary, montera à bord de l'avion qui se rend directement à Vancouver au lieu de descendre à Lethbridge et de courir sa chance.

M. NICHOLSON: Mais votre carte n'indique pas la route directe de Calgary à Vancouver?

M. SYMINGTON: Non; la route atteint la passe près de Calgary, et les avions voyagent par la même passe. Les postes radiogonométriques et les autres dispositifs coûteux sont situés à cet endroit. Les arrangements peuvent fonctionner tellement bien que deux ou quatre envolées seront organisées, ou bien une envolée supplémentaire; mais voilà comment nous entendons débiter.

M. NICHOLSON: Avez-vous reçu des demandes à l'effet d'étendre le service d'Air-Canada à Charlottetown?

M. SYMINGTON: Non.

M. NICHOLSON: Mais je sais que vous avez des avions qui survolent cette ville.

M. SYMINGTON: Oui, mais ils en semblent très heureux.

M. NICHOLSON: Alors, en ce qui concerne Air-Canada, ils ne se formalisent pas du fait qu'ils sont exclus du Canada?

M. SYMINGTON: Je n'en sais rien, mais pour ce qui me regarde nulle pression n'a été exercée à ce sujet. Ils se tirent très bien d'affaire et on leur procure un très bon service.

M. McLURE: Je voudrais poser une question: nous possédons dans les provinces Maritimes une compagnie aérienne locale connue sous le nom de Maritimes Central Airways qui fournit un excellent service de passagers et de courrier. Voici ma question: Air-Canada fera-t-il concurrence à notre compagnie locale dans un avenir rapproché? Ou les lignes aériennes coopèrent-elles actuellement?

M. SYMINGTON: Voici ce que je répondrai à cela, monsieur McLure, nous coopérons pleinement avec la Maritime Central dans le moment. Quant à ce que l'avenir réserve dans cinq, dix ou quinze ans, je n'ose pas prédire ou suggérer ou encore lier quelqu'un qui peut me succéder ou le gouvernement ou tout autre. Dans le moment, nous coopérons avec eux. J'imagine que nous avons probablement rendu de plus grands services à la Maritime Central en lui prêtant main-forte que toute personne qui n'est pas au fait de la situation ne s'en rend compte. Nous estimons que c'est une ligne d'apport désirable, et sous ce rapport je crois qu'elle est la meilleure au Canada, et à cause de sa situation géographique elle réussira

probablement. Nous n'avons pas la moindre intention de lui nuire dans le moment. Voilà ma ligne de conduite et celle d'Air-Canada, mais j'ignore ce qui peut se produire d'ici cinq ans.

M. NICHOLSON: Elle ne procure pas un aussi bon service aux gens qui voyagent dans cette région qu'Air-Canada. J'imagine que ces gens préféreraient voyager par Air-Canada. Nous avons été un peu en retard la dernière fois que je me suis trouvé à Charlottetown. Il était tard le soir et je voulais une place pour revenir à Ottawa, mais les employés de la ligne n'ont pas pu me dire si l'envolée aurait lieu ou non. Elle a fermé ses bureaux le soir et il a fallu que je téléphone à Moncton pour demander à Air-Canada si je serais bien avisé ou non de voyager par avion. J'ai pu prendre un train à Moncton, mais j'imagine qu'une compagnie locale faisant affaires pour le compte d'Air-Canada devrait essayer de servir le public mieux que cela.

M. SYMINGTON: Vous savez qu'elle essaie de faire de l'argent, et un service permanent de nuit est coûteux.

M. McLURE: La Maritime Central doit-elle conclure un contrat spécial avec Air-Canada pour le transport du courrier ou conclut-elle un contrat avec le ministère des Postes ici?

M. SYMINGTON: Avec le ministère des Postes; nous n'avons pas de contrat spécial avec cette compagnie.

M. JACKMAN: En ce qui concerne les provinces Maritimes, si un citoyen de ces provinces voulait se rendre à Vancouver, lui coûterait-il moins cher et aurait-il moins long à voyager s'il voyageait par la route du nord au lieu de passer par Toronto?

M. SYMINGTON: Plaît-il?

M. JACKMAN: Ma question est purement hypothétique, je crois; mais si un citoyen des provinces Maritimes voulait se rendre à Vancouver, serait-il plus court d'aller par la route du nord au lieu de voyager par voie de Montréal?

L'hon. M. HOWE: Nous allons nous assurer d'abord s'il y a une route du nord.

M. SYMINGTON: Vous voulez dire si quelqu'un volait des provinces Maritimes à Vancouver?

M. JACKMAN: Oui, au lieu de passer par le sud, ou la route terrestre est plus longue, le parcours serait-il moins long s'il volait par le nord?

M. SYMINGTON: Oui, le parcours serait moins long, mais il vous en coûterait \$50,000,000 pour établir cette route aérienne.

M. JACKMAN: La question est purement théorique, mais il me semble que le tarif actuel est basé sur le parcours en milles, et la route du sud est la seule route pratique à l'heure actuelle?

M. SYMINGTON: Vous ne proposez pas assurément que dans le domaine aérien mondial ou domestique, il faudrait fixer un taux général basé sur la route du grand cercle, alors qu'il n'existe pas la moindre chance d'établir une route par le grand cercle. Les gens des provinces Maritimes paient 5 cents le mille tout comme les citoyens de Toronto.

M. JACKMAN: Mais ils voyagent probablement la moitié plus?

M. SYMINGTON: Non, je ne crois pas qu'ils voyagent plus, ou les quelques milles de plus ne tirent pas à conséquence. Je doute fort qu'ils voyagent plus.

M. MAYBANK: Je voudrais vous interroger concernant les routes; je pensais que vous aviez épuisé les théories quant aux projets de routes?

M. SYMINGTON: Ah, non.

M. MAYBANK: Si vous me permettez de continuer: votre ligne projetée indique Winnipeg, Edmonton et Vancouver; c'est votre ligne projetée qui est pointillée?

M. SYMINGTON: Oui.

M. MAYBANK: Or, beaucoup de gens se demandent quelle sera la ligne principale, quand la ligne projetée de Winnipeg à Edmonton, à Vancouver, ou celle de Winnipeg à Lethbridge à Vancouver sera établie. J'ignore si cela est bien important, mais les gens s'en informent.

M. SYMINGTON: Je ne crois pas que cela soit important; je crois que toutes deux seront également des lignes principales.

M. MAYBANK: Je suppose que la fréquence du service sur chaque ligne dépendra du trafic, et la ligne ayant le plus de trafic est la ligne la plus importante. On ne songe pas à établir des installations à Edmonton?

M. SYMINGTON: Non.

M. MAYBANK: Très bien.

M. JACKMAN: J'ai dégagé des observations faites à la séance du matin qu'il n'y a pas lieu de compter immédiatement sur l'établissement d'une ligne de déviation au lac Supérieur à cause des difficultés qu'elle comporte?

M. SYMINGTON: Oui, il est possible que ce projet se réalise, du moins je l'espère. Nous avons vu les autorités aux Etats-Unis au sujet des installations dont nous aurons besoin.

M. JACKMAN: Vous avez parlé de difficultés ce matin?

M. SYMINGTON: Il s'agit d'obtenir des facilités d'atterrissage au cas où il nous faudrait atterrir entre le Sault et Fort-William. Le plan prévoyait un atterrissage sur une île dans le milieu du lac Supérieur, mais il sera impossible d'établir ce champ d'atterrissage ou son établissement sera très coûteux. Aussi, au lieu de voler du Sault en ce sens à Fort-William, nous volons un peu dans l'autre sens et arrivons à l'extrémité de la pointe du Michigan, en territoire américain, où il y a un champ s'il nous faut atterrir, de sorte que nous y atterrissons au besoin. L'utilisation de cette route exige la construction d'un poste radiogoniométrique. Ces questions internationales ne se règlent pas du jour au lendemain, mais les Américains se sont montrés des plus accueillants, et ils sont apparemment non seulement disposés à ce que nous nous servions de cette route, mais ils sont prêts à construire le champ d'atterrissage et à installer le poste radiogoniométrique.

M. JACKMAN: Alors, il est possible que tout soit fini cet automne?

M. SYMINGTON: Je l'espère.

M. MAYBANK: Ce sera une route auxiliaire dont on se servira pour survoler les lacs?

M. SYMINGTON: Oui.

M. MAYBANK: L'endroit est à la pointe extrême du Michigan?

M. SYMINGTON: L'endroit est très rapproché de la pointe du Michigan, à Houghton.

M. le PRÉSIDENT: Monsieur Emerson, je crois que vous vouliez poser une question?

M. EMMERSON: Voici ce dont je voulais m'enquérir au sujet du trafic des provinces Maritimes à la côte du Pacifique: les lignes pointillées sur cette carte indiquent-elles la route proposée?

M. SYMINGTON: Oui.

M. EMMERSON: Et la route projetée se prolonge d'Ottawa à North Bay au Sault et ensuite à Port-Arthur et Fort-William, à Winnipeg. Je suppose que cette route dépend des préparations et de l'acquisition d'avions à quatre moteurs?

M. SYMINGTON: Non, elle ne dépend pas des avions à quatre moteurs. Si vous jetez un regard sur la carte, notre ligne principale va de Montréal à Toronto, puis gagne le nord à North Bay et passe dans le voisinage de Kapuskasing. Nous proposons d'abord que la ligne de Toronto à Winnipeg au lieu de suivre le long parcours pour toutes les envolées, traverse les lacs et se prolonge à Winnipeg;

puis, pour épargner la distance, une autre envolée s'effectuera de Montréal à Ottawa et traversera une partie du pays avant d'atteindre North Bay. Il y aura un parcours par le Sault à Winnipeg et un autre parcours par Kapuskasing et Armstrong et ainsi de suite. Nous avons constaté que ce service aérien que l'on jugeait peut-être une extravagance au début est devenu maintenant une nécessité pratique pour ces villes qui se sont développées par suite de ce service. Nous ne pouvons pas nous retirer complètement, je crois, de cette région du nord et laisser ces gens sans accès au service auquel ils sont habitués. La ligne que vous voyez de Montréal, si nous éliminons Toronto, et suivons le parcours Ottawa-North Bay, comportera des avantages considérables pour ce service particulier sous le rapport de la distance.

M. EMMERSON: Mais si la route était, disons, de Moncton à Montréal, à Ottawa à North Bay au Sault jusqu'à Winnipeg, cela constituerait votre route la plus courte et la plus rapprochée du grand cercle?

M. SYMINGTON: Précisément.

M. EMMERSON: Et le parcours serait moins long. Or, votre tarif direct sera basé sur ce parcours, ou sera-t-il basé sur la route la plus longue?

M. SYMINGTON: Cela dépend de ce que décidera la Commission des transports car c'est elle qui fixe les taux, mais les taux qui seront établis, en ce qui me concerne, seront ceux qui nous procureront suffisamment de revenus pour payer les frais d'une exploitation efficace et laisser un bénéfice. Mais il appartient à la Commission indépendante des Transports de décider quels seront les taux.

M. NICHOLSON: Quand toutes ces nouvelles routes auront été établies, combien de temps économiserez-vous sur le trajet de Toronto à Winnipeg?

M. SYMINGTON: Je ne suis pas certain de pouvoir vous dire le temps exact mais il y a un parcours de 190 milles. Cela représentera une heure ou une heure approximativement de moins pour le survol des lacs, et cette seule épargne de temps peut s'établir à trois-quarts d'heure —

M. JACKMAN: Dans le cas des horaires plus réguliers?

M. SYMINGTON: Oui, et quand ces choses deviennent plus flexibles et que vous pouvez faire démarrer vos avions et les affecter aux routes où il y a plus de trafic, cela constituera le facteur déterminant, car l'espace cubique d'un avion constitue un facteur très précieux. Si une route est populaire, elle attire plus de gens que la route moins populaire.

M. POULIOT: Je suppose que nous n'entendons pas laisser la vallée du Saint-Laurent de côté. C'est une partie du pays établie depuis longtemps et elle a besoin de facilités. Il y a actuellement un aéroport à Mont-Joli.

M. SYMINGTON: Eh bien, monsieur Pouliot, si vous regardez la carte, vous constaterez que la route embrasse Montréal, Québec, Rivière-du-Loup, Mont-Joli, Campbellton, et peut-être Moncton, Saint-Jean et Halifax. On considère cette route une des lignes principales au Canada. Rivière-du-Loup est un endroit considérable qui se développe constamment. Rimouski, Matane et la péninsule de Gaspé seront desservis par voie de Mont-Joli. Campbellton est une cité manufacturière croissante. Je crois que cette route eu égard à la population des villes du Canada est tout aussi concentrée que toute autre. Je suis très anxieux que cette ligne soit mise en opération aussitôt que les installations y seront disponibles.

M. POULIOT: Comptez-vous pouvoir faire quelque chose à ce sujet cette année?

M. SYMINGTON: Ma foi, j'en doute, monsieur Pouliot. Vous comprenez, il n'y a pas de champs d'aviation à la Rivière-du-Loup et à Campbellton, et je ne crois pas que l'exploitation de cette route soit profitable avant que nous puissions atterrir dans les gros centres de population. J'espère sincèrement que M. Ilsley ne rognera pas trop les crédits pour les champs d'aviation. Voilà tout ce qui m'in-

téresse, mais nous sommes prêts à agir quand nous obtiendrons ces avions. Nous formons le personnel voulu. Aussi, nous commencerons l'exploitation dès que les installations seront prêtes.

M. POULIOT: Monsieur Howe, avez-vous reçu un rapport sur l'établissement d'un champ d'aviation dans le voisinage de la Rivière-du-Loup?

L'hon. M. HOWE: Le rapport a été reçu et un relevé ordonné. Je n'ai pas encore vu le relevé. Le commandant Edwards me dit que le relevé est actuellement en cours, mais qu'il n'y a pas eu d'estimation de faite.

M. POULIOT: Vous dites que le relevé est actuellement en cours?

L'hon. M. HOWE: Oui; il y en a eu un de fait l'automne dernier et il a été renvoyé pour être complété. Une étude du relevé indiquait que d'autres données étaient requises.

M. POULIOT: On m'informe qu'il était trop tard l'automne dernier pour obtenir un rapport final?

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

M. POULIOT: Et j'apprends maintenant que des instructions ont été données pour qu'une autre étude soit faite?

L'hon. M. HOWE: Exactement.

M. POULIOT: Si le rapport est satisfaisant y donnerez-vous suite?

L'hon. M. HOWE: Je le présenterai à mes collègues et j'espère qu'ils y donneront suite. L'argent est tout ce qu'il me faut pour y donner suite.

M. POULIOT: Eh bien, vous avez une certaine somme dans les crédits pour cette fin?

L'hon. M. HOWE: Tout juste assez pour payer le coût du relevé. Mais il y aura d'autres crédits supplémentaires plus tard et nous pourrons peut-être faire quelque chose à ce sujet.

M. JACKMAN: Je crois m'en tenir à ce qui concerne Air-Canada en posant une ou deux questions à M. Howe au sujet de Canadair: Si Canadair transige des affaires pour d'autres pays, comment dirigez-vous ces affaires?

L'hon. M. HOWE: La compagnie exploitante a loué certaines installations qui ne faisaient pas partie de l'usine primitive Vickers. Il s'agit d'installations qui appartenaient anciennement à Nordheim. On exécute des travaux pour le compte de divers gouvernements dans ces usines, sous le régime d'accords distincts.

M. JACKMAN: Une partie de l'usine est louée, et une partie de l'usine est exploitée en régie intéressée.

L'hon. M. HOWE: Exactement.

M. JACKMAN: Air-Canada a-t-il adopté pour ligne de conduite de faire exécuter toutes ces réparations ou révisions importantes, telles que la révision d'un avion militaire pour servir au transport de voyageurs ou la fabrication de nouveaux avions, à Canadair et non pas à des usines comme celles à Malton et à d'autres endroits au pays?

L'hon. M. HOWE: Canadair a conclu des arrangements avec Douglas Aircraft, et tous ces avions sont des avions Douglas. Le travail est concentré à Canadair, mais l'usine de Malton exécute aussi certains travaux pour des lignes de transport.

M. SYMINGTON: Beaucoup de travail.

L'hon. M. HOWE: Et cette avionnerie produira incontestablement un avion d'un autre modèle qui lui est propre et qui ne manquera pas d'être intéressant.

M. JACKMAN: Air-Canada n'a pas de rapports directs avec Canadair sauf par l'entremise du gouvernement?

L'hon. M. HOWE: Simplement par l'entremise du gouvernement.

M. SYMINGTON: Puis-je citer quelques chiffres que j'ai relevés relativement aux prix de billet simples aux Etats-Unis et au Canada? Le prix moyen du billet au Canada est de 5.15 cents le mille. Le prix moyen aux Etats-Unis est de 4.84 cents plus .53 cent d'échange ou 5.37 cents. Ce sont les tarifs pour 1945.

M. HARKNESS: Ce tarif s'applique aux courts et aux longs trajets.

M. SYMINGTON: Aux courts et aux longs trajets.

M. HARKNESS: C'est ce dont vous parliez ce matin concernant le prix du billet à Victoria?

M. SYMINGTON: Je crois que le tarif est le même partout aux Etats-Unis. Je ne crois pas qu'il existe de tarifs pour les longs et courts trajets.

M. HARKNESS: Je songeais à deux choses quant aux tarifs. Tout d'abord, il ne me semble pas raisonnable que les citoyens du Canada soient appelés à payer des tarifs plus élevés que les gens qui demeurent immédiatement au sud de notre pays, eu égard particulièrement au fait que les avantages acquis au particulier sont en général inférieurs. En deuxième lieu, si les tarifs d'Air-Canada sont plus élevés que ceux des lignes qui, comme vous le dites, vous font concurrence dans le nord des Etats-Unis, il me semble qu'il en résultera à la longue, que dès que les restrictions disparaissent, particulièrement en ce qui concerne le change, et que les choses reprennent leur cours normal, les lignes américaines accapareront presque tout votre trafic.

M. SYMINGTON: Nous ne leur permettrons pas de faire cela. Il ne subsiste pas de doute à ce sujet. Nous ferons face à cette situation en temps voulu.

M. HARKNESS: Alors, sous le régime de vos tarifs actuels vous faites payer tout ce que vous pouvez?

M. SYMINGTON: Pas du tout. Examinez notre état. Est-ce qu'une compagnie dont le tarif pour le transport du courrier a été réduit de plus d'un cent essaie d'imposer des tarifs élevés? Nous travaillons pour une compagnie publique. Nous sommes une compagnie d'Etat. Il n'en a résulté aucun avantage pour nous.

M. HARKNESS: Si j'en juge par mes constatations, votre tarif pour le transport du courrier est de beaucoup plus élevé que celui des grandes lignes aériennes transcontinentales des Etats-Unis?

M. SYMINGTON: Ah, cela est parfaitement vrai, mais je voudrais vous montrer des graphiques sur le courrier que ces lignes-là transportent et la distance franchie. Bien que ces lignes soient dix à douze fois plus importantes elles transportent vingt fois plus de courrier que nous.

M. HARKNESS: Votre tarif pour le transport du courrier s'établit à 1.5 millièmes la livre par mille tandis que celui de ces lignes-là est seulement de .33 millièmes la livre par mille?

M. SYMINGTON: Il est parfaitement vrai que c'est le tarif qu'exigent les principales lignes, mais quelques-unes de ces lignes au lieu d'exiger un tarif de 1.5 appliquent des tarifs de 5.5, 6.5, 4.3. Nous ne pouvons nous mettre sur un pied d'égalité avec les exploitants des trois grandes lignes principales qui imposent le tarif de 4.5. Nous ne pouvons pas leur faire concurrence.

M. HARKNESS: Je pense que ce sont les exploitants avec lesquels vous devriez faire des comparaisons?

M. SYMINGTON: Alors, je le regrette, mais il faudrait que vous examiniez les conditions d'exploitation. Vous constateriez, par exemple, que le total de nos livres-milles s'établit à 3,000,000,000 tandis que celui des lignes des Etats-Unis se chiffre à 101,655,000,000 livres-milles. Le volume du trafic est de la plus haute importance, et la faculté de charger et de décharger en cours de route au lieu de transporter le courrier sur de grandes distances est deux fois plus importante. Vous feriez aussi bien de reconnaître que nulle ligne aérienne ne peut jamais transporter le courrier à aussi bon compte qu'il peut être transporté dans les conditions

qui existent aux Etats-Unis à moins que le Canada ne se développe très sensiblement et ne peuple ses régions intermédiaires. Vous ne pouvez y arriver. Si vous me donnez les \$1,500,000 que j'aurais réalisés sans les restrictions imposées à mes opérations, je leur damerais le pion. Vous ne pouvez pas combattre la nature, la géographie, la population et tous les autres éléments. Si vous pouviez déplacer les états mitoyens au Canada central et transporter le Canada central où sont les états mitoyens, vous auriez alors une idée des difficultés et des frais d'exploitation. Il ne sert à rien d'essayer de vous tromper. Voilà les faits et vous ne pouvez pas les ignorer.

M. HARKNESS: Le point essentiel se rattache à ce que vous avez dit il y a quelques instants, que vous réduirez vos tarifs au niveau des tarifs américains quand vous serez contraints de le faire. En d'autres termes, si vous ne le faites pas vous n'aurez pas de ligne aérienne transcontinentale au Canada?

M. SYMINGTON: Je m'en occuperai quand j'y arriverai.

M. HARKNESS: Voilà précisément ce sur quoi j'en suis quant à toute la question des tarifs. Il me semble que les tarifs devraient plus ou moins soutenir la comparaison.

M. SYMINGTON: Cela dépend de votre système de tarifs. Je vous ai donné des chiffres. En fait, nos tarifs au Canada en 1945 ont été plus bas que les tarifs moyens aux Etats-Unis.

M. HARKNESS: Vous venez de donner des chiffres qui indiquent le contraire.

M. SYMINGTON: Non, je n'en ai pas donné. Je viens de vous donner des chiffres indiquant que le tarif canadien était de 5.15 et le tarif moyen américain était 5.37.

M. HARKNESS: Vous avez donné 4.84. C'est le chiffre que j'ai noté.

M. MAYBANK: C'était un calcul différent.

M. SYMINGTON: Le tarif moyen suivant la valeur monétaire actuelle est de 5.15 cents. Le tarif moyen des Etats-Unis est de 4.84, et vous ajoutez le change de .53 cents, ce qui fait 5.37 cents en monnaie correspondante.

M. HARKNESS: Si les tarifs soutiennent la comparaison je suis satisfait et très heureux de l'apprendre.

M. SYMINGTON: Je ne dis pas qu'ils la soutiendront toujours parce que je préférerais vous présenter les choses sous un jour plus sombre que de vous exposer inexactement le régime d'exploitation en ce pays.

M. HARKNESS: Quant à la question du courrier dont vous avez parlé il y a un instant, votre rapport comporte un détail à ce sujet que je ne comprends pas très bien. Vous indiquez à la première page de votre rapport que le volume du courrier aérien a fléchi de 8 p. 100 et les livres-milles du courrier ont diminué de 11 p. 100. A la page suivante vous dites que le revenu pour le transport du courrier est de 41.98 cents par mille de vol comparé à 42.03 cents en 1944, mais vous indiquez en haut que les revenus pour le transport du courrier ont augmenté de \$448,644 soit 12 p. 100.

M. SYMINGTON: Oui. Laissez-moi vous expliquer cela.

M. HARKNESS: A quoi cela se résume-t-il? Le tarif et les milles de vol accusent des diminutions et pourtant vous encaissez plus d'argent.

M. SYMINGTON: Je puis expliquer cela très facilement. Sous le régime de la Loi primitive concernant Air-Canada, nous étions payés suivant l'avion-mille, de sorte plus nous volions de milles plus le ministère des Postes devait payer, que nous transportions plus de courrier ou non. En même temps le tarif par avion-mille était fixé d'après ce que nous avions gagné l'année précédente déduit du tarif de l'avion-mille de l'année précédente. Il en est résulté que notre tarif par avion-mille a fléchi en 1945 mais nous avons ajouté des services plus fréquents de sorte que nos avions-milles ont augmenté, et bien que nous ayons transporté

moins de courrier nous avons touché plus d'argent de ce chef. En d'autres termes, le ministère des Postes a moins encaissé avec un tarif plus bas en 1945 qu'en 1944 parce que le volume du courrier a diminué.

M. GIBSON: Il en est résulté un meilleur service, cependant?

M. SYMINGTON: Oui, mais c'est là le résultat. Ce régime n'existe plus. Le tarif est basé maintenant sur le livre-mille.

M. POULIOT: Les chiffres figurent aussi au rapport?

M. SYMINGTON: Oui. Il faut les comprendre. Je suis de votre avis, on dirait que cela a été rédigé par un avocat de Philadelphie.

L'hon. M. HOWE: Nous sommes maintenant sous le régime d'un tarif de livre-mille.

M. McCULLOCH: Ce tarif de 5.15 tient-il compte du 15 p. 100?

M. SYMINGTON: Non, je ne le crois pas — ah, oui, il en tient compte.

M. HAZEN: Relativement au service aérien transatlantique, un accord a-t-il été conclu avec le gouvernement de la Grande-Bretagne pour vous autoriser à débarquer des voyageurs et des marchandises en ce pays-là?

M. SYMINGTON: Oui. Il ne s'agit pas d'un accord entre Air-Canada et le gouvernement de la Grande-Bretagne. C'est une affaire qui est réglée entre gouvernements, et j'ignore si je suis bien la personne qui devrait répondre à cette question. Je dois me contenter de dire que nous avons eu une réunion aux Bermudes à laquelle j'ai assisté en qualité de représentant du gouvernement avec le ministre. L'accord a été conclu aux Bermudes. Cet accord comportait certaines clauses que devaient confirmer quelques-unes des îles du sud, et il en résulte que l'accord définitif n'a pas encore été signé, mais depuis trois ans et demi des avions britanniques viennent au Canada et des avions canadiens vont en Grande-Bretagne.

L'hon. M. HOWE: Je crois que l'accord de l'Atlantique-nord a été signé aux Bermudes.

M. HAZEN: Vous effectuez des traversées transatlantiques dans les deux sens depuis quelques années sous le régime d'un accord temporaire seulement?

M. SYMINGTON: Oui, mais nous avons conclu un accord aérien civil qui s'applique maintenant aux voyages entre la Grande-Bretagne et le Canada, et le Canada et la Grande-Bretagne.

M. HAZEN: Exploitez-vous ce service aérien transatlantique maintenant pour le compte du gouvernement canadien ou bien l'exploitez-vous à titre d'Air-Canada?

M. SYMINGTON: Nous exploitons encore le service du gouvernement.

M. HAZEN: Comptez-vous faire des envolées de l'Atlantique bientôt sous l'égide d'Air-Canada?

M. SYMINGTON: Aussitôt que nous obtiendrons des avions fabriqués ou utilisables à cette fin. Nous exploitons ce service sous le régime d'un accord avec le ministère, et nous l'augmentons. Nous avons maintenant cinq envolées par semaine et nous comptons avoir sept services par semaine dès le 1er juin. Cela constituera notre service maximum jusqu'à ce que nous obtenions de nouveaux avions.

M. JACKMAN: Force m'est de dégager de votre observation que les avions actuels sont assez bons pour le gouvernement mais qu'ils ne sont pas assez bons pour Air-Canada?

M. SYMINGTON: Ah, non, pas du tout. Ces avions sont des avions militaires. Nous les exploitons en concurrence avec des avions Américains qui transportent 40, 50 et 60 personnes alors que ces avions ne peuvent en transporter que 10. Ils sont munis de moteurs militaires qui offrent bien des désavantages, et je crois qu'il convient de féliciter les ingénieurs de l'organisation d'assurer un service, qui même aujourd'hui, l'emporte en régularité sur le service de toute ligne aérienne

traversant l'Atlantique-Nord. Quand vous entreprenez d'exploiter un avion à 10 passagers en concurrence avec des avions de 40 ou 50 voyageurs vous avez une tâche difficile en main. A ma surprise, nous faisons même nos frais d'exploitation. Voilà l'arrangement. Si nous gagnons davantage l'excédent est porté au coût des avions. Ce sont des avions fabriqués pour des fins de guerre, et voilà la situation. Quand nous obtiendrons nos avions qui, je l'espère, seront efficaces, commercialement parlant, cette exploitation sera alors confiée à Air-Canada.

M. JACKMAN: Jusqu'à présent ils ne sont pas assez bons pour porter votre enseigne ?

M. SYMINGTON: Je ne dis pas cela. Je dis qu'ils sont assez bons pour porter notre enseigne, mais je ne crois pas que cela serait sage, et je ne connais pas de ligne privée qui songerait à le faire et à maintenir un service avec des avions de cette nature, parce qu'ils n'ont pas été fabriqués pour cette fin. Nous employons des avions fabriqués pour des fins de guerre. Nous avons dépensé beaucoup d'argent à reviser des moteurs, réparer des usines génératrices, des systèmes de signalisation, et nous avons accompli une tâche réellement remarquable dans ce domaine.

L'hon. M. HOWE: Ce service aérien demeure encore le meilleur service transatlantique.

M. SYMINGTON: Et nous obtenons aujourd'hui beaucoup de trafic et pourrions en obtenir davantage si nous pouvions prendre les clients anglais qui ont voyagé dans les deux sens et qui veulent voyager par notre ligne bien que nous n'employions que des avions militaires.

M. NICHOLSON: Combien d'avions votre flotte compte-t-elle actuellement ?

M. SYMINGTON: Nous aurons six avions. Il y en a un dont on est à terminer la transformation à Malton. Quand nous l'obtiendrons nous ferons sept envolées.

M. NICHOLSON: Votre rapport mentionne que vous avez trois envolées.

M. SYMINGTON: Mais il s'agit de 1945.

M. NICHOLSON: Quand vous aviez trois envolées par semaine vous aviez encore six avions. Pouvez-vous effectuer sept envolées ?

M. SYMINGTON: Nous en obtenons un autre, seulement six.

M. NICHOLSON: Vous pouvez faire un service quotidien avec ce nombre ?

M. SYMINGTON: Oui, un service quotidien.

M. JACKMAN: Toutes vos places sont prises pour ces envolées transatlantiques ?

M. SYMINGTON: Toutes nos places sont prises maintenant, mais toutes les places n'étaient pas prises pour les envolées vers l'est pendant quelque temps avant que nous prenions charge sous le nouvel arrangement. Nulle personne au Canada ne voulait faire la traversée car on ne savait jamais quand il serait possible de revenir au pays. Il a fallu que nous prenions des dispositions en vertu desquelles nous réserverions un certain nombre de places pour des personnes qui voulaient aller outre-mer et nous avons dit, "nous vous réserverons une place pour le voyage de retour". Si ces personnes avaient attendu leur tour en Angleterre elles ne seraient jamais revenues. Aussi, elles ne voulaient pas entreprendre le voyage. Toutes les places sont prises maintenant pour les voyages dans les deux directions.

M. JACKMAN: Il n'y a pas de priorités maintenant ?

M. SYMINGTON: Il n'y a pas de priorités.

M. NICHOLSON: Quand vous obtiendrez vos nouveaux avions, quel sera le prix du voyage ? Si vous bouclez votre budget maintenant, il semblerait que vous pourriez réduire vos frais quand vous aurez vos nouveaux avions ?

M. SYMINGTON: Encore une fois cela n'est pas aussi apparent qu'il ne le semble. Nous ne ferions pas affaires au tarif actuel avec nos avions actuels si ce n'était une question de concurrence, parce que nous avons le droit de retirer un peu de bénéfices de cette exploitation. Quand nous obtiendrons nos nouveaux avions, ces avions effectueront des envolées dans le domaine où la concurrence

est la plus vive dans le monde aérien international, le domaine où s'effectuent les traversées de l'Atlantique-nord. Nous nous trouverons à faire concurrence directement aux trois plus puissantes lignes aériennes américaines, avec Air-France, avec K.L.M., qui était la ligne la plus efficace avant la guerre, avec la Suède et la Belgique. Ils sont en train de constituer une ligne. La B.O.A.C., organise une ligne. Elle n'exploitera que de gros avions qui effectueront des traversées plus fréquentes. De sorte que la concurrence dans l'Atlantique-nord sera aussi vive que toute concurrence que nous pouvons concevoir. Il n'y a que les exploitants efficaces qui survivront.

M. NICHOLSON: Vous espérez que Air-Canada survivra dans la lutte?

M. SYMINGTON: Nous devons courir nos chances.

M. HAZEN: Et les lignes d'apport dans l'Ouest? Si je me souviens bien, il a été édicté l'an dernier une loi qui stipulait que nulle compagnie s'occupant de transport sous une autre forme pouvait exploiter une ligne aérienne. La ligne aérienne du Pacifique-Canadien dirige-t-elle encore un service dans cette région et se raccorde-t-elle à vos lignes?

M. SYMINGTON: La ligne aérienne du Pacifique-Canadien sous cette raison sociale, — je ne le sais.

M. HAZEN: Je ne suis pas certain si c'est la désignation exacte.

M. SYMINGTON: Cette compagnie ou ses filiales exploitent des lignes qui font raccordement avec nos lignes. Je ne savais pas qu'une loi avait été édictée à ce sujet. Il a été annoncé, je crois, que le gouvernement y songeait, puis j'ai vu par les journaux qu'une décision à ce sujet avait été différée pour un an ou une période à peu près analogue.

M. HAZEN: Le ministre pourrait peut-être nous dire s'il y a une loi.

L'hon. M. HOWE: Non, il n'y a pas de loi à ce sujet.

M. HAZEN: N'y a-t-il pas eu une loi stipulant que nulle compagnie s'occupant de transport sous une autre forme ne pouvait exploiter une ligne aérienne?

L'hon. M. HOWE: On en différa l'application, je crois; il y eut un amendement.

M. HAZEN: N'était-il pas prévu que la loi devait entrer en vigueur au bout d'un an?

L'hon. M. HOWE: Oui, si ce n'est que la loi comportait un proviso à l'effet que la mise en vigueur pouvait être différée par arrêté en conseil. Il a fallu en remettre l'application pour plusieurs motifs. Un de ces motifs était qu'il n'y avait pas de matériel neuf ou pas de compagnie nouvelle qui se chargerait de l'exploitation.

M. HAZEN: Pour combien de temps l'application a-t-elle été différée?

L'hon. M. HOWE: Pour un an.

M. HARKNESS: Relativement à ces avions à quatre moteurs que vous faites fabriquer actuellement à Canadair, vous avez dit que c'étaient des avions DC-6. En lisant votre rapport ce matin vous les avez appelés des DCM-4, je crois.

M. SYMINGTON: Des DC-4-M.

M. HARKNESS: Parlez-vous du même avion?

M. SYMINGTON: C'est le même avion. Mais voici ce qui est arrivé: l'avion primitif à quatre moteurs était appelé le DC-4. Il avait été terminé juste avant la fin de la guerre, mais il n'avait pas encore été mis au point et on en faisait l'essai. Dans le cours de la guerre, le DC-4 était reconnu comme le meilleur avion de transport et il fut transformé en un avion qui est devenu un avion militaire, le C-54. L'avion militaire, le C-54 a continué, C-54-A, B, C, D, E et F, si je me souviens bien, grâce surtout à des améliorations apportées par l'expérience. Quand le gouvernement fédéral a conclu des arrangements avec l'aviation Douglas pour faire fabriquer un avion basé sur ses modèles à cette date, ce ne fut pas l'avion primitif DC-4, ce fut le DC-4 tel qu'il était au stade C-54E. Puis, fort des progrès réalisés

dans l'art de manufacture, Douglas a projeté la fabrication d'un plus gros avion qui est peut-être meilleur, je ne sais, qu'il a appelé le DC-6. Or, le modèle canadien du C-54E, le développement du DC-4 à cette époque, comparé au DC-4-M, qui était le type canadien du DC-4. Puis, nous avons changé cet avion en nous servant du moteur à refroidissement à l'eau de cylindres en ligne par opposition au moteur à mouvement alternatif.

M. HARKNESS: C'est le moteur Merlin ?

M. SYMINGTON: C'est un moteur à refroidissement par air ?

M. HARKNESS: C'est le Merlin britannique ?

M. SYMINGTON: C'est un perfectionnement du Merlin britannique. C'est un moteur que Rolls Royce et nous-mêmes avons fabriqué à la suite de notre expérience des traversées océaniques en ces dernières années, car il n'y avait pas de moteur américain capable de faire ce que nous estimions nécessaires pour faire effectuer à notre avion la traversée de l'Atlantique-nord. Puis, le DC-6 a incorporé un dispositif pour la pression, et nous avons adapté à notre modèle certains changements relatifs au chargement du combustible dans les ailes. Cet avion est devenu en partie un DC-6, et nous en avons parlé comme d'un modèle rival du DC-6. Et je dois me tenir pour responsable du fait qu'il est appelé le DC-6 dans le rapport. J'ai reçu dans la suite une lettre de M. Douglas disant qu'il finirait son DC-6 vers le moment où nous mettrions la dernière main à notre DC-4-M, et il a attiré notre attention sur le fait qu'il lançait une grande campagne de publicité et de démonstration, que bien que notre avion comprenne des pièces du DC-6, ce n'était pas effectivement un DC-6. En ce temps-là, il était entièrement différent, mais il pensait qu'il avait le droit de demander que nous n'appelions pas notre avion le DC-6. C'est pour cette raison que j'ai fait la correction.

M. HARKNESS: Je comprends. Je vous remercie. Pourtant, en ce qui regarde ces avions, vous dites que vous ne pouvez pas dire ce qu'ils coûtent à Canadair ?

M. SYMINGTON: Je ne puis vous le dire encore.

M. HARKNESS: N'avez-vous pas un contrat ?

M. SYMINGTON: Non, nous n'avons pas de contrat.

L'hon. M. HOWE: Ils sont fabriqués dans une usine de l'Etat aux frais de l'Etat. Nous ne savons pas ce qu'ils coûteront.

M. HARKNESS: Est-ce l'Etat ou Air-Canada qui les paiera ?

L'hon. M. HOWE: Air-Canada devrait les payer, mais nous ne savons pas encore combien nous lui demanderons.

M. GIBSON: Il court un risque épouvantable.

M. SYMINGTON: C'est vrai. Je tiendrais aussi à signaler que le personnel d'Air-Canada est le personnel le mieux formé au Canada, et bien que les avions soient fabriqués dans cette usine nous avons dépensé une forte somme en assignant nos hommes à la fabrication de ces avions. L'expérience que nous avons acquise pendant la guerre et après est, — et c'est l'expérience de tout autre pays aussi —, que personne ne veut être réduit à dépendre d'un autre pays pour ses avions. Je puis dire que je suis heureux de noter que le Ministre est de la même opinion. Nous étions disposés à essayer quelques critiques parce que nous nous laissons peut-être distancer un peu par les lignes des États-Unis, plus que cela n'aurait été le cas si nous avions acheté des avions nouveaux chez eux. Cela aurait été si facile et j'aurais été heureux d'être en mesure d'acheter des avions neufs. Je me serais épargné bien des maux de tête comparés à ce qu'a comporté l'établissement de cette nouvelle industrie d'avions en ce pays. Mais je suis parfaitement satisfait que nous agissons sagement, et je suis parfaitement satisfait que les avions qui seront fabriqués répondront mieux aux besoins canadiens que tous les avions que nous pourrions acheter ailleurs.

M. GIBSON: Vous dites que les avions sont fabriqués à cet endroit afin d'aider à faire naître une industrie canadienne de l'air. Cette usine fabrique-t-elle les pièces mêmes, ou est-ce ce que vous appelez une usine d'assemblage?

M. SYMINGTON: Non, elle les fabrique, elle possède des gabarits et des matrices. Toute la question du coût des avionneries se rattache au fait que c'est votre premier avion qui coûte le plus cher, et que la somme qu'il vous en coûtera éventuellement dépendra du nombre sur lequel vous pouvez répartir les frais techniques. Cette usine n'est pas une usine d'assemblage, c'est une usine de fabrication, de production, qui est munie de ses propres gabarits, matrices et le reste.

M. MAYBANK: Et les moteurs?

M. SYMINGTON: Rolls Royce fabrique les moteurs en Angleterre suivant des plans canadiens. Je ne puis dire dans le moment si cette firme établira une usine en ce pays ou non. Cette firme est plus intéressée, ou tout aussi intéressée aux modèles que n'importe quelle autre. Elle voit sa chance car c'est jusqu'à présent la seule partie de l'industrie de l'avionnerie en Angleterre qui s'est maintenue sur pied. Il va sans dire qu'elle tient beaucoup à ce que ces avions donnent d'heureux résultats et elle a coopéré avec nous sous tous les rapports.

M. JACKMAN: Quand vous dites qu'elle s'est maintenue, voulez vous dire qu'elle a tiré le meilleur parti des perfectionnements?

M. SYMINGTON: Ils peuvent peut-être faire concurrence aux avions américains.

M. JACKMAN: C'est parce qu'elle s'est spécialisée dans les avions de combat.

M. SYMINGTON: Je ne donnerai pas de raison, mais je puis me rappeler avec une certaine satisfaction qu'ils ont essayé de nous contraindre ou ont proposé que nous convenions d'employer seulement des avions de fabrication anglaise. Quand nous avons étudié la question nous leur avons dit que nous ne pouvions accepter leur proposition. Quand nous avons terminé nos négociations avec eux ils en sont venus eux-mêmes à la conclusion que leurs avions ne répondaient pas à la situation et qu'ils ne pouvaient faire concurrence au modèle d'avion américain. A l'exception de nous, je ne connais pas de pays au monde qui n'achète pas des avions américains.

M. HARKNESS: En fait, j'ai entendu dire que Canadair a fait venir quelque cinquante chargements complets de pièces de surplus de DC-4 américains, et que c'est avec ces pièces que ces avions étaient fabriqués.

M. SYMINGTON: Ne croyez pas tout ce que vous entendez dire.

M. JACKMAN: C'est la raison pour laquelle nous avons un comité comme celui-ci.

M. HARKNESS: Je ne crois pas tout ce que j'entends, mais je crois que ce bruit était quelque peu fondé.

M. SYMINGTON: Rien ne sert de nous quereller à ce sujet. Nous avons certainement acheté un très fort approvisionnement de pièces et beaucoup de pièces de rechange pour les C-54 ou les C-54-E, mais Canadair ne les a pas achetées comme pièces d'assemblage. Elle se les a procurées comme articles de rebut.

M. HARKNESS: C'est ce que j'ai compris.

M. SYMINGTON: Car c'est avec ces pièces que l'usine fabrique ses gabarits, matrices et outils, et c'est avec ces pièces qu'elle a fait des expériences afin de trouver de meilleurs moyens d'améliorer l'avion. Ce que vous devriez faire, et je propose la chose au Comité, c'est de venir à Montréal et je me ferai un plaisir de vous faire visiter l'usine afin que vous puissiez voir les gabarits, les matrices et les outils, et que vous y voyiez l'avion, tout l'avion en voie de construction.

L'hon. M. HOWE: Quand vous avez huit mille personnes qui travaillent dans une usine civile, voilà quelque chose que vous ne vous attendiez jamais de voir dans l'industrie de l'avionnerie.

M. HARKNESS: Puis-je en finir avec ces observations, s'il vous plaît? C'est en partie à cause de bruits de cette nature, quand j'ai entendu cette histoire à

propos de cette forte quantité de matériel achetée à ces prix de rebut, — dix cents la livre, m'a-t-on dit, que je me suis demandé ce qu'il en coûterait à Air-Canada, quelle somme il serait appelé à payer pour ces avions.

M. SYMINGTON: On n'a pas acheté ces articles dans le but de s'en servir dans les avions. On les a achetés surtout pour le moulage, pour couler les gabarits, les matrices, les outils et leur donner la forme répondant à nos plans et devis pendant que nous les préparions.

M. MAYBANK: Pour faire suite à cette discussion, monsieur le président, ce serait une excellente idée si ce Comité, ou un groupe de députés, ou les membres de quelque autre comité pouvait trouver le temps d'aller visiter cette usine et voir de leurs propres yeux les procédés de fabrication. Ce serait une réunion sans caractère officiel qui n'aurait rien à voir à notre rapport, mais ce serait une excellente chose si un voyage de cette nature pouvait être organisé.

M. le PRÉSIDENT: Je serai heureux de donner suite à cette proposition, mais Canadair ne fait pas partie de notre ordre de renvoi.

M. SYMINGTON: Je serai heureux de faire les arrangements nécessaires à ce sujet.

M. HAZEN: Air-Canada convertit-il ces avions?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Combien d'avions faites-vous fabriquer à Canadair actuellement?

L'hon. M. HOWE: Je ne crois pas que le nombre ait encore été fixé. Je crois que l'avionnerie travaille à exécuter une commande d'essai de vingt avions, ce qui sera insuffisant.

M. JACKMAN: Mais vous n'avez aucune idée du coût?

L'hon. M. HOWE: Le corps d'aviation a aussi donné un contrat pour un avion d'un modèle militaire, un avion à quatre moteurs, et Canadair a tout le travail qu'il peut exécuter pendant assez longtemps.

M. SYMINGTON: Il va sans dire que le nombre compta. Plusieurs personnes les examinent actuellement. Si les avions étaient finis, nous pourrions en vendre plusieurs dès maintenant, si nous étions autorisés à les vendre. Ne faites pas erreur, cet avion est un vrai avion.

M. JACKMAN: C'est un avion nouveau, un avion d'un nouveau modèle?

M. SYMINGTON: Oui. La théorie est qu'il constitue une combinaison du meilleur fuselage connu et de la meilleure force motrice connue. La combinaison ne donnera peut-être pas d'heureux résultats, mais si elle ne répond pas à l'attente je serai le premier surpris. Quoiqu'il en soit, nous pensons que c'est un bon avion.

L'hon. M. HOWE: Si ce Comité veut faire une contribution, nous sommes à la recherche d'un bon nom pour l'avion, c'est un avion à quatre moteurs, un avion d'un modèle canadien. Si quelqu'un peut proposer un nom que nous accepterons nous lui décernerons un prix.

M. MAYBANK: Vous voulez un nouveau nom pour cet avion?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. le PRÉSIDENT: Y a-t-il quelque autre chose, messieurs?

M. JACKMAN: Mais vous n'avez pas d'idée nette de ce que ces vingt avions coûteront?

M. SYMINGTON: Nous avons des estimations, oui. Nos gens ont des estimations, mais je n'ai pas de notion exacte; mais comme je le fais observer, monsieur Jackman, quel que soit le coût de l'avion cela fait une différence si vous le divisez par vingt, ou cinquante ou cent.

M. JACKMAN: Je me rends compte de cela.

M. SYMINGTON: Cela dépend du nombre d'avions que le C.A.R.C. emploie, et du nombre d'avions que Air-Canada emploie, et du nombre d'avions que l'Australie emploie et du nombre que nous pouvons vendre à d'autres pays.

M. JACKMAN: Mais si ces autres pays font payer des droits d'importation, nous ne pourrions en vendre beaucoup?

M. SYMINGTON: Je crois qu'il y a lieu de louer l'industrie aérienne du Canada.

M. JACKMAN: J'ai ici une coupure d'un journal américain qui dit:

Donald W. Douglas, le directeur de la compagnie qui a fabriqué des milliers d'avions de transport et de bombardement pendant la guerre vient de déclarer qu'il en coûte maintenant "plusieurs millions" de dollars pour développer un nouvel avion alors qu'il en coûtait seulement quelques centaines de mille dollars avant la guerre.

Aussi, ce que ces avions vous coûteront me préoccupe un peu.

M. SYMINGTON: Il y a des avions qui coûtent beaucoup d'argent et d'autres qui coûtent relativement peu. Il en a coûté \$80,000,000, m'informe-t-on, pour fabriquer le premier avion Constellation qui est un avion populaire aujourd'hui et qui, à mon humble avis, n'est pas un aussi bon avion que le sera le nôtre. Mais nous sommes plus sages que cela, parce que nous nous sommes associés à une autre compagnie qui avait dépensé plusieurs millions à développer le DC-4, puis le C-54, et sur lesquels nous avons fait nos propres modifications. Ainsi, la situation n'est pas du tout comparable et elle ne le sera pas. J'espère que le coût sera bien loin d'en arriver à un tel chiffre.

M. JACKMAN: Relativement à la force motrice, vous avez mentionné que vous vous serviez d'un moteur Rolls-Royce d'un modèle spécial. Or, nous avons relevé l'autre jour dans une des annonces de la Corporation des biens de guerre qu'elle vendait des moteurs Rolls-Royce de haute puissance à des prix très nominaux. On m'apprend que certains pays étrangers ont acheté de ces avions au Canada pour le commerce parce que nos autorités de l'aéronautique refusent de délivrer des permis pour ces avions. Des instructions ont-elles été données à Air-Canada relativement à l'acquisition de ces nouveaux moteurs Rolls-Royce?

M. SYMINGTON: Il serait simplement ridicule de proposer que l'on s'en serve. Je ne veux pas tuer personne en les affectant au service dans l'Atlantique-Nord. Vous ne comprenez pas les difficultés de la situation. C'est la route la plus difficile au monde et nulle ligne n'a parcouru cette route avec autant de succès que nous.

M. JACKMAN: Mais nos gars s'en sont servi pour de longs raids de bombardement.

M. SYMINGTON: C'est là qu'est la difficulté. Le moteur avait été fabriqué pour aller vite mais pas longtemps; il n'avait pas été fabriqué pour répondre pendant cinq ans aux besoins d'envolées transatlantiques quotidiennes. Il est impossible de se servir de ces moteurs maintenant. Il serait absolument impossible de s'en servir pour 3,000 milles d'envolée, de monter 25,000 pieds dans les airs pour une envolée sûre, quand ces avions ne peuvent pas voler plus haut que 6,000 pieds.

M. JACKMAN: 6,000 pieds?

M. SYMINGTON: Oui, au delà de l'océan. Ils ne pourraient le faire naturellement.

M. JACKMAN: Et pourtant ces avions ont fait des prodiges pendant la guerre?

M. SYMINGTON: Oui; ils pouvaient faire une envolée rapide de l'Angleterre à l'Allemagne et revenir, mais ils n'ont jamais franchi l'océan.

M. JACKMAN: Alors, que font-ils de ce côté-ci de l'Atlantique?

M. SYMINGTON: On les a fait voler d'une île à une autre pour qu'ils parviennent à traverser l'Océan; ils n'ont jamais effectué de traversée directe. Les avions qui ont fait une traversée directe étaient les gros avions américains munis de moteurs américains.

M. JACKMAN: Ces moteurs Rolls-Royce n'étaient pas aussi bons que les moteurs américains ?

M. SYMINGTON: Les moteurs Rolls-Royce répondaient très bien aux besoins des envolées de nuit. Ils étaient très rapides et étaient reconnus pour leur capacité de charge, mais ils n'ont pas été construits pour effectuer la traversée de l'Atlantique.

L'hon. M. HOWE: Cette discussion est contraire au règlement parce que nous n'en achetons pas.

M. JACKMAN: Non, mais vous achetez des moteurs Rolls-Royce et c'est la question qui vient naturellement à l'esprit du profane.

M. SYMINGTON: Nous achetons un moteur Rolls-Royce complètement développé.

M. JACKMAN: Vous dites au bas de la page 1 de votre rapport:

Chaque fois que la question à l'étude échappait au contrôle des Lignes aériennes, des recommandations étaient faites aux autorités concernées.

A quoi faites-vous allusion par cela ?

M. SYMINGTON: Je faisais allusion au ministère des Transports, car il nous faut des champs d'aviation et des communications. Si nous avions à faire aux Etats-Unis, nous agissions de la sorte à leur égard. Il nous fallait des installations pour l'exploitation des lignes aériennes et nous ne pouvions y pourvoir nous-mêmes.

M. JACKMAN: Vous avez simplement formulé une demande ?

M. SYMINGTON: Personne ne tient à dépenser de l'argent de ce temps-ci, et même notre ministère des Transports est passablement sévère.

M. HARKNESS: Vous nous avez dit il n'y a pas longtemps ce que ces DC-4-M coûteraient.

L'hon. M. HOWE: Je vous dirai plus tard ce que ces avions vont coûter; ne demandez pas maintenant à M. Symington quel sera le coût parce qu'il ne le sait pas.

M. HARKNESS: Je crois que le Comité serait fort intéressé à savoir quel sera le coût de ces avions.

M. SYMINGTON: Je ne puis vous dire cela.

M. GIBSON: Je ne crois pas que vous devriez être appelés à subventionner l'industrie de l'aviation au Canada et en débiter le coût à vos frais d'exploitation.

M. SYMINGTON: J'ai l'intention de me renseigner à ce sujet.

M. HARKNESS: Etant donné que Canadair n'a pas été obligé de payer une partie des premiers frais que comportent le développement des avions, ce qui, dites-vous, constitue un énorme avantage, ne devriez-vous pas obtenir des avions à un prix relativement raisonnable ? Je me demandais quel pourrait être le prix ?

M. SYMINGTON: Je n'ai pas dit que l'aviation n'avait pas fait des travaux d'essai. J'ai dit qu'elle jouissait d'un certain avantage quant aux travaux préliminaires et quant à certains plans essentiels auxquels nous avons apporté des perfectionnements mais qui exigeaient des travaux d'essai et beaucoup d'habileté quant à la fabrication de pièces et à la confection de gabarits et d'outils, mais cela ne souffre aucune comparaison avec ce que la situation aurait été si nous avions commencé au pied de l'échelle.

M. HARKNESS: De sorte que vous devriez être en mesure d'acheter un avion à un prix raisonnable ?

M. SYMINGTON: J'espère sincèrement que nous pourrons le faire.

M. HAZEN: Combien avez-vous acheté d'avions en 1945 dont vous avez acquitté le prix, et combien chacun vous a-t-il coûté ?

M. SYMINGTON: Nous en avons acheté vingt-quatre.

L'hon. M. HOWE: Des Dakotas.

M. SYMINGTON: Des C 47 ou des Dakotas qui étaient des modèles cargo des D.C.3.

M. HAZEN: Étaient-ils des avions neufs. Nous les avons confiés à Canadair et le premier, et les trois premiers que nous lui avons confiés, si je me souviens bien ils nous ont coûté \$120,000 pour les faire convertir aux termes d'un contrat en régie intéressée.

M. JACKMAN: Chacun ?

M. SYMINGTON: Chacun pour les trois avions neufs sur les vingt et un que nous avons achetés au prix de \$20,000 chacun. Nous avions un contrat pour presque tout le travail, en plus de travaux que nous entendons y effectuer nous mêmes relativement à des dispositifs de sécurité et d'autres choses, et il nous en coûtera \$150,000 environ par avion.

M. le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser d'autres questions, messieurs ?

M. JACKMAN: Relativement à l'acquisition de ces avions, une somme a-t-elle été portée au budget de la compagnie afin d'acquérir plus de capital-actions ?

M. SYMINGTON: Nous avons employé jusqu'à présent \$4,600,000 seulement. Nous en sommes rendus à un stade où notre capital autorisé est de \$25,000,000; mais à mesure que nous aurons besoin de fonds nous leur demanderons d'acheter des actions afin de procurer les fonds.

M. JACKMAN: Vous avez demandé que le capital-actions soit émis ?

M. SYMINGTON: Nous avons formulé une demande pour les \$400,000 afin de porter la somme aux \$5,000,000 primitifs; mais il va sans dire que nous dépasserons de beaucoup ce montant.

M. JACKMAN: En votre qualité de bon homme d'affaires, je suppose que vous avez un idée de la raison pour laquelle les recettes provenant du courrier aérien ont baissé ?

M. SYMINGTON: Cela tient surtout au fait qu'il n'y a pas de courrier aérien militaire. La majeure partie du courrier que nous transportions était constituée de courrier de service destiné aux soldats. Nous transportions toutes sortes de choses, des colis et le reste. Tout le monde écrivait des lettres chaque jour aux soldats et ces derniers écrivaient à leur tour à leurs gens. Mais tout cela a cessé.

M. JACKMAN: Le tarif exigé actuellement pour le transport du courrier aérien est-il considéré élevé ?

M. SYMINGTON: Non, je ne crois pas qu'il le soit; il ne l'est pas aux États-Unis, et je ne crois pas qu'il le soit ici. Nous entreprenons une campagne d'annonce afin d'essayer de populariser le courrier aérien, maintenant que nous obtenons le service, un service assez fréquent pour que le public soit assuré d'en avoir pour son argent.

M. JACKMAN: Le tarif du courrier aérien est-il le même aux États-Unis qu'au Canada ?

M. SYMINGTON: Il est d'un cent de plus.

M. JACKMAN: Je constate que vous dites que plus d'espace a été obtenu dans le hangar à rampe de l'aéroport La Guardia, à New-York. Comment trouvez-vous que les États-Unis traitent nos passagers en matière de douane et d'immigration ?

M. SYMINGTON: Nous avons trouvé que la chose était très difficile au début, mais nous croyons que les difficultés sont en train d'être réglées et que la situation s'améliore. Je ne crois pas que nous ayons guère lieu de nous plaindre maintenant. Ces choses prennent du temps, mais dès que vous avez passé par les divers départements, je crois que les choses fonctionnent d'une manière satisfaisante. Nous avions trop peu d'espace à l'aéroport La Guardia mais nous avons réussi à en

obtenir davantage. La situation à cet endroit a occasionné plusieurs plaintes, et je ne pourrais certainement pas blâmer les voyageurs. Il y a relativement peu de plaintes maintenant.

M. JACKMAN: J'ai vu une statistique concernant les compagnies de transport aérien mais je ne m'en souviens pas dans le moment. Cette statistique traitait, je crois, du nombre d'employés par vol d'avion, afin de comparer une ligne à une autre. Etes-vous au courant d'une règle uniforme établissant la comparaison entre les lignes sous le rapport des employés?

M. SYMINGTON: Je crois que le mille-avion ou le mille-revenu fournit la véritable comparaison.

M. JACKMAN: Avez-vous des chiffres de comparaison concernant Air-Canada et indiquant si vous avez trop d'employés ou pas assez?

M. SYMINGTON: J'ai des chiffres que nous avons obtenus à la conférence à New-York quand nous discutons les tarifs. Comme je l'ai expliqué, nos frais directs étaient plus élevés mais nos frais indirects l'étaient moins, mais il y avait très peu de différence dans l'ensemble.

M. JACKMAN: J'ai vu il n'y a pas très longtemps certains chiffres de lignes américaines montrant le nombre d'employés par unité d'exploitation.

L'hon. M. HOWE: Ce n'est pas une unité très scientifique, car un vol supplémentaire exigerait très peu d'employés de plus.

M. SYMINGTON: Je dirais que nos frais sont bien moins élevés, étant donné les énormes frais fixes indirects que les lignes de là-bas ont à payer. Elles poussent les choses à l'extrême et contractent de fortes dépenses relativement à leurs arrangements en matière de trafic, à leurs annonces et à leurs relations publiques, et elles donnent ceci et cela au public. Je ne sais plus que faire de plumes et de crayons d'or venant de lignes aériennes américaines, mais elles déduisaient ces dépenses de leurs impôts. Elles faisaient des cadeaux d'horloges et le reste. Voilà ce qui constitue ma véritable récompense pour ce poste que j'occupe, la réception de cadeaux qui me parviennent de lignes aériennes américaines.

M. HARKNESS: L'an dernier, j'ai soulevé la question du personnel qu'Air-Canada employait en comparaison des lignes aériennes du Pacifique Canadien, et j'ai obtenu quelques chiffres qui se rapportent au mois d'août de l'an dernier. Je ne puis en garantir l'exactitude, mais les lignes aériennes du Pacifique Canadien ont transporté 15,000 passagers, tandis qu'Air-Canada en a transporté 19,000. Les lignes aériennes du Pacifique Canadien avaient un personnel de 1,002, tandis qu'Air-Canada comptait un personnel de 3,006.

M. SYMINGTON: Je crois vous avoir répondu dans le temps.

M. HARKNESS: Les dépenses totales du trafic des lignes du Pacifique Canadien sont de \$11,000, tandis que les dépenses d'Air-Canada sous la même rubrique sont de \$42,000. Air-Canada a volé 5,836 revenus-heures tandis que les lignes du Pacifique Canadien ont volé 4,984, seulement quelque 900 heures de moins. Cela semble constituer un écart énorme?

M. SYMINGTON: Nous transportons les passagers dans des conditions fort confortables, tandis que cette ligne-là transporte des vaches, des machines et de je ne sais quoi dans le nord-ouest, de sorte que vous ne pouvez comparer les deux lignes du tout. Les lignes aériennes du Pacifique Canadien sont actuellement à étudier nos méthodes à Winnipeg, car elles ont constaté que nos méthodes étaient bien supérieures. Cette ligne a demandé la permission d'étudier nos méthodes afin de pouvoir modifier son système d'exploitation.

M. HARKNESS: Il semble y avoir une grosse différence dans le nombre des employés.

M. SYMINGTON: Il va sans dire que les chiffres que vous employez pour les milles sont canadiens et les chiffres pour les employés comprennent le service trans-atlantique et le service B.O.A.C., ce qui fait une différence de 1,000 ou 2,000 milles dans les chiffres.

M. HARKNESS: Comment entendez-vous cela?

M. SYMINGTON: Vous avez pris les chiffres du parcours d'Air-Canada domestique.

M. HARKNESS: Oui.

M. SYMINGTON: Mais vous avez ajouté au nombre de nos employés toutes les personnes préposées à l'exploitation des avions du gouvernement canadien qui font la traversée de l'Atlantique, un service qui relève complètement d'Air-Canada, et les 900 hommes engagés par le gouvernement canadien ou la B.O.A.C., pour entretenir ou convertir ses avions pour qu'ils puissent effectuer la traversée de l'Atlantique-nord.

M. HARKNESS: Combien d'hommes faudrait-il déduire du total du personnel d'Air-Canada?

L'hon. M. HOWE: Vous comparez des services complètement différents. Si un homme fait un vol à Yellowknife, il n'y a pas d'organisation à cet endroit. Il est tout seul.

M. HARKNESS: C'est un service plus difficile.

M. SYMINGTON: Notre service domestique représente 2,350 employés.

L'hon. M. HOWE: Les tarifs des passagers sont ajustés et tout coûte deux fois plus cher sur les lignes aériennes du Pacifique Canadien, et pourtant les bénéfices ne sont pas les gros.

M. SYMINGTON: Je pourrais signaler aussi que la majorité de leurs passagers sont des personnes transportées au cours des onze vols entre Victoria et Vancouver. Nous transportons des passagers sur un parcours moyen de 500 ou 600 milles, ce qui fait une différence.

M. JACKMAN: Nous sommes heureux de constater que vous avez pu surmonter les difficultés éprouvées à transformer les pilotes du C.A.R.C. en pilotes civils.

M. SYMINGTON: J'ignore pourquoi vous voulez amorcer la discussion de nouveau sur ce sujet, mais je tiens à vous dire que nous avons dépensé un million de dollars pour la formation de ces pilotes et ils deviendront les meilleurs pilotes au monde, mais cela a exigé beaucoup de temps et d'argent, ainsi que je l'ai indiqué.

M. JACKMAN: En a-t-il coûté plus qu'il n'en aurait coûté pour prendre des recrues et en faire des pilotes?

M. SYMINGTON: Je ne m'engagerai pas dans cette discussion. Essayez-vous de me causer de nouveaux embarras? Vous devriez être plus généreux.

M. JACKMAN: Si vous voulez tomber dans le panneau c'est votre affaire. Le Corps d'aviation n'a pas fait bon accueil à vos remarques.

M. SYMINGTON: Si ces représentants avaient été présents aux délibérations du Comité je crois qu'ils ne s'en seraient pas offusqués.

M. le PRÉSIDENT: Messieurs, allons-nous adopter le rapport?

M. JACKMAN: Air-Canada n'a pas eu d'accidents du tout au cours des traversées de l'Atlantique?

M. SYMINGTON: Non.

M. MOORE: Je voudrais poser une question au sujet des employés d'Air-Canada. Appartiennent-ils à une union?

M. SYMINGTON: Oui.

M. MOORE: Quel est le nom de l'union?

M. SYMINGTON: Il y a la Canadian Pilots Association et l'International Association of Machinists.

M. MOORE: Est-ce que ceux qui travaillent dans les hangars et les agents des passagers, — vous pourriez dire les travailleurs ordinaires —, appartiennent également à l'union ?

M. SYMINGTON: Pas ceux qui travaillent dans le département du trafic, — pas les collets blancs —, mais les pilotes.

M. MOORE: Le personnel ne fait pas partie de l'union ?

M. SYMINGTON: Le personnel ne fait pas partie de l'union, mais les machinistes, les artisans et les pilotes en font partie.

M. NICHOLSON: Avez-vous des accords avec ces différentes personnes ?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Nos pilotes touchent une rémunération bien inférieure à celle des pilotes américains, n'est-ce pas ?

M. SYMINGTON: Ils ne touchent pas beaucoup moins maintenant; ils touchent un peu moins maintenant. Nous étions sur un pied d'égalité il y a un an, mais le traitement qu'ils demandent et concernant lequel ils font la grève aux États-Unis ou menacent de faire la grève et auquel le gouvernement s'est opposé, — la question fait le sujet d'un arbitrage —, représente un chiffre très, très élevé.

M. le PRÉSIDENT: Etes-vous satisfaits du rapport, messieurs ? Vous pensez peut-être que je suis trop pressé, mais nous avons consacré beaucoup de temps à l'étudier.

M. JACKMAN: Notre contrat avec le ministère des Postes est encore en vigueur pour une certaine période, n'est-ce pas ?

M. SYMINGTON: Non, il est en vigueur depuis le 1er avril, c'est un nouveau contrat.

M. JACKMAN: Vous venez de négocier un nouveau contrat ?

M. SYMINGTON: Nous venons justement de négocier un nouveau contrat.

L'hon. M. HOWE: Sur la base du dernier amendement apporté à la Loi concernant Air-Canada l'an dernier.

M. JACKMAN: Je voudrais poser quelques questions concernant les conditions du contrat.

M. SYMINGTON: C'est un contrat en vertu duquel nous payons pendant la première année 1.5 millièmes par livre-mille, et le tarif diminue graduellement chaque année à .9 millièmes.

M. JACKMAN: C'est par livre de courrier ?

M. SYMINGTON: Par livre-mille.

M. JACKMAN: Combien a-t-il baissé l'an dernier ?

M. SYMINGTON: Le tarif postal a baissé de 1.5 à 1.4 jusqu'à .9 millièmes.

M. HARKNESS: Il a baissé de .1 d'un millième chaque année ?

M. SYMINGTON: Il a baissé de .2 millièmes.

M. JACKMAN: Il n'est pas possible de comparer ce mode de calcul à l'ancien mode, n'est-ce pas ?

M. SYMINGTON: Je veux être précis sur ce point car j'ai moi-même posé des questions à ce sujet. Nous payons cette année 1.5 millièmes. Si nous avions payé suivant le volume du courrier pendant les trois premiers mois sous le régime de l'ancien contrat, le tarif aurait été de 1.76 millièmes.

M. JACKMAN: Comment ce tarif se compare-t-il aux 41.98 cents ?

M. SYMINGTON: C'est cela. Si nous avions continué l'ancien accord pour les trois premiers mois de la présente année, le tarif aurait été de 1.76 millièmes, et le nouveau contrat commence à 1.5 et tombe à .9.

M. JACKMAN: Vous avez maintenant un contrat à base fixe avec les autorités postales et le succès général de votre entreprise ne constitue plus un élément dans la fixation du tarif postal aérien ?

M. SYMINGTON: Nous sommes nos propres maîtres sous le contrat à base fixe et nous dirigerons nos propres lignes.

M. JACKMAN: Comme mon ami, M. Hanson, l'aurait dit, vous ne volez plus avec une aile du ministère des Postes.

M. SYMINGTON: Nous avons peut-être volé avec une aile du ministère des Postes mais l'autre aile était celle du public. En tout cas, nous faisons voler nous-mêmes notre ligne maintenant.

M. le PRÉSIDENT: Cela vous agrée-t-il, messieurs. Il nous reste maintenant un problème à résoudre. Il est six heures moins deux minutes. Voulez-vous examiner ces états avec les vérificateurs, ou non ?

M. SYMINGTON: Ils sont exposés de façon très détaillée.

M. le PRÉSIDENT: Nous avons posé passablement de questions à ce sujet. Pouvons-nous adopter le rapport de la compagnie et celui du vérificateur ? Je vais vous faire part d'une difficulté dans laquelle nous nous trouvons. Nous pouvons obtenir une salle de comité à 11.30 demain matin pour un certain temps. Or, si vous n'êtes pas disposés à accepter ce rapport nous pourrions siéger ce soir, mais nous avons parcouru passablement de terrain.

M. EMMERSON: Je propose d'adopter les deux rapports.

M. McCULLOCH: J'appuie la résolution.

M. le PRÉSIDENT: Il est proposé que nous adoptions le rapport tel qu'il est contenu dans la brochure.

Adopté.

M. le PRÉSIDENT: Merci, messieurs. Cela est excellent. Je sais que ces messieurs vous en seront reconnaissant autant que moi. Nous nous réunirons de nouveau sur convocation du président.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1945.

ACTIF

DISPONIBILITÉS:		
Caisse.....	\$ 760,398.59	
Placements temporaires de fonds liquides.....	749,062.50	
Avances au fonds de roulement.....	24,095.89	
Dépôts spéciaux.....	806.25	
Comptes à recevoir.....	1,903,757.89	
Reliquats à recevoir, trafic.....	199,587.25	
Reliquats à recevoir des agents.....	42,233.93	
Matériaux et approvisionnements.....	1,234,398.68	
Intérêts à recevoir.....	11,250.00	
Divers.....	60,126.90	\$4,985,717.88
<hr/>		
COMPTES DÉBITEURS:		
Comptes payés d'avance.....	\$ 3,486.43	
Primes d'assurance de groupe payées d'avance.....	11,713.03	
Frais de recherches et d'études.....	124,640.11	
Divers.....	11,800.59	151,640.16
<hr/>		
FONDS D'ASSURANCE.....		1,109,577.75
PLACEMENTS DANS LES FILIALES.....		3,262.00
IMMOBILISATIONS:		
Propriétés et matériel.....	\$7,362,640.48	
Moins dépréciation à date.....	3,848,266.10	3,514,374.38
<hr/>		
		\$9,764,572.17

PASSIF

EXIGIBILITÉS:		
Comptes à payer.....	\$1,405,110.95	
Reliquats à payer, trafic.....	14,479.36	
Dépôts sur billets réservés.....	525,725.00	
Traitements et salaires.....	211,683.10	
Divers.....	178,310.39	\$2,335,308.90
<hr/>		
RÉSERVES:		
Assurance.....	\$1,109,577.75	
Inventaire.....	195,000.00	1,304,577.75
<hr/>		
CAPITAL-ACTIONS:		
Émission autorisée —		
Valeur au pair \$25,000,000.		
Actions souscrites —		
Valeur au pair.....		
Moins partie non appelée du capital.....		
	\$5,000,000.00	4,600,000.00
<hr/>		
SURPLUS:		
Solde au 1er janvier 1945.....	\$1,491,913.13	
Surplus pour l'année 1945.....	32,772.49	1,524,685.62
<hr/>		
		\$9,764,572.17

T. H. COOPER,
Contrôleur.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1945 et, sous réserve 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 des Lignes aériennes au 31 décembre 1945, et que l'état des revenus relatif à ce bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1945 est dressé correctement.

GEORGE A. TOUCHE & CO.,

Comptables agréés.

ÉTAT DES REVENUS

	1945	1944
Recettes brutes:		
Passagers.....	\$ 5,462,939.77	\$4,456,767.45
Courrier.....	4,250,939.06	3,802,395.26
Messageries.....	307,386.62	326,236.18
Excédents de bagage.....	53,790.04	50,279.72
Services imprévus — Net.....	437,532.49	556,843.52
Total.....	\$10,512,587.98	\$9,192,522.13
Frais d'exploitation:		
Manœuvre des avions, entretien et dépréciation.....	\$ 6,032,353.64	\$5,213,447.62
Installations au sol, entretien et dépréciation.....	3,218,016.52	2,872,546.79
Trafic et administration générale.....	954,605.00	813,541.24
Impôts courus.....	45,296.42	48,852.76
Total.....	\$10,250,271.58	\$8,948,388.41
Revenu d'intérêts.....	<i>Crédit</i> 29,620.64	19,160.96
Prélevé à même le revenu.....	29,164.55	25,885.39
Intérêt sur capital engagé.....	230,000.00	230,000.00
Total.....	\$10,479,815.49	\$9,185,112.84
Surplus.....	\$ 32,772.49	\$ 7,409.29

STATISTIQUES

	1945	1944
Parcours des lignes exploitées — Milles.....	5,299	5,299
Milles payants parcourus.....	10,506,075	9,110,474
Milles payants parcourus — Poste.....	10,127,243	9,046,866
Milles non payants parcourus.....	1,040,152	924,331
Passagers payants transportés.....	183,121	156,884
Moyenne des passagers transportés par rapport aux places.....	84	84
Moyenne de parcours par passager-milles.....	579	538
Courrier transporté (livres).....	3,429,232	3,729,105
Messageries transportées (livres).....	950,322	856,016
Excédents de bagage (livres).....	311,612	261,731

EXPLOITATION, ENTRETIEN ET DÉPRÉCIATION DES AVIONS

	1945	1944
601 Personnel navigant.....	\$1,047,762.32	\$ 842,053.25
602 Fournitures et frais du personnel navigant.....	182,108.34	118,001.67
603 Combustible des moteurs d'avions.....	1,303,157.34	1,147,161.09
604 Lubrifiant des moteurs d'avions.....	47,905.10	39,515.42
605 Fournitures et frais des passagers.....	26,710.76	22,754.04
605 Repas des passagers (avions).....	203,860.40	212,871.18
605 Frais de voyages interrompus (passagers).....	53,710.78	42,668.79
607 Permis de sortie.....	15,995.16	18,567.35
608 Entretien: main-d'œuvre et fournitures.....	607,649.61	561,972.60
611 Réparation des avions.....	702,484.51	642,842.33
612 Réparation des hélices d'avions.....	30,866.34	44,185.64
613 Réparation des instruments d'avions.....	62,685.19	2,097.10
614 Réparation des moteurs d'avions.....	597,935.15	570,034.24
615 Réparation du matériel de communication des avions.....	42,519.55	49,932.73
616 Diverses réparations aux avions.....	36,870.28	28,680.26
617 Assurance du matériel volant.....	141,763.00	177,981.25
618 Assurance de responsabilité et de dédommagement.....	132,385.73	105,879.83
620 Autres frais de vol.....	10,323.74	4,574.39
625 Dépréciation des avions.....	449,270.95	304,230.21
625 Dépréciation des hélices.....	36,931.70	29,016.17
626 Dépréciation des moteurs d'avions.....	276,295.22	223,520.59
627 Dépréciation du matériel de communication des avions.....	22,782.28	23,715.46
628 Dépréciation sur autre matériel volant.....	380.19	1,142.03
Total.....	\$6,032,353.64	\$5,213,447.62

EXPLOITATION, ENTRETIEN ET DÉPRÉCIATION DES INSTALLATIONS
AU SOL

	1945	1944
631 Surintendance.....	\$ 368,702.81	\$ 315,021.66
632 Employés des aéroports et hangars.....	972,165.65	812,191.97
633 Employés au système de communication.....	293,427.61	241,530.13
636 Frais de voyages et de bureaux.....	440,613.78	385,596.77
637 Eclairage, chauffage, énergie et eau.....	95,811.04	79,718.62
638 Location de terrains, édifices et bureaux.....	133,506.87	106,383.91
639 Location et frais d'automobiles.....	27,861.74	24,419.43
641 Réparations au matériel de communication.....	55,396.36	59,270.29
643 Réparations, fournitures et frais du matériel des hangars.....	32,976.37	23,977.28
644 Réparations au matériel des ateliers.....	37,012.35	39,325.80
645 Réparation des véhicules moteurs.....	32,466.48	29,345.89
647 Réparation du mobilier et garnitures de bureaux.....	16,897.42	22,771.86
648 Diverses réparations au matériel sur le terrain.....	12,055.08	10,093.69
649 Edifices et autres améliorations, réparations.....	64,159.37	76,748.47
650 Frais d'ateliers — main-d'oeuvre indirecte et matériel.....	181,408.89	189,792.83
651 Frais des magasins.....	114,580.13	103,181.33
652 Frais des magasins — rectification des inventaires.....	29,776.71	7,138.65
653 Matériel de construction et équipement au sol, assurance.....	12,403.08	10,826.54
654 Assurance de responsabilité et de dédommagement (au sol).....	28,142.10	27,303.01
656 Autres frais au sol.....	93,611.79	90,576.67
656 Frais de messageries.....	115,598.90	121,080.37
660 Dépréciation sur les installations au sol.....	118,995.41	110,528.92
	<u>\$3,218,016.52</u>	<u>\$2,872,546.79</u>

CIRCULATION ET ADMINISTRATION GÉNÉRALE

	1945	1944
681 Traitements et salaires — circulation.....	\$304,202.53	\$234,306.67
682 Frais de voyages et de bureaux — circulation.....	78,738.03	67,922.66
683 Location de bureaux de circulation.....	37,922.00	29,413.25
684 Commissions aux agents.....	27,376.64	27,632.28
685 Publicité.....	64,197.83	64,285.69
687 Autres frais de circulation.....	7,232.64	10,286.05
691 Traitements et salaires — administration générale.....	197,142.40	155,851.34
692 Frais de voyages et de bureaux — administration générale.....	39,146.04	27,249.66
693 Location de bureaux — administration générale.....		625.50
694 Frais d'administration des filiales.....	50,000.00	45,000.00
695 Pensions.....	125,781.92	133,220.14
696 Assurance.....	1,865.20	1,876.35
698 Autres frais de l'administration générale.....	20,999.77	15,871.65
	<u>\$954,605.00</u>	<u>\$813,541.24</u>

IMPÔTS GÉNÉRAUX

699 Impôts généraux.....	\$ 45,296.42	\$ 48,852.76
--------------------------	--------------	--------------

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Le 15 mars 1946.

MONSIEUR LE MINISTRE DE LA RECONSTRUCTION ET DES APPROVISIONNEMENTS,
OTTAWA, CANADA.

MONSIEUR LE MINISTRE:—

Suivant vos instructions, comme le prescrit la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada, 1937, modifiée en 1945, nous avons vérifié les comptes des *Lignes Aériennes Trans-Canada* pour l'exercice terminé le 31 décembre 1945 et nous avons l'honneur de vous soumettre notre rapport.

Les Lignes aériennes n'ont pas été comprises dans les comptes du réseau National quoique la Canadian National Railway Company soit l'unique propriétaire du capital-actions.

Notre certificat de vérification accompagne les comptes publiés par les Lignes aériennes et nous offrons en outre les commentaires suivants sur l'état des revenus et le bilan:—

Etat des revenus

L'état des revenus indique le résultat de l'exploitation des Lignes aériennes au Canada, aux Etats-Unis et à Terre-Neuve, ainsi que des services d'agence rendus principalement au service aérien transatlantique du gouvernement canadien et à la British Overseas Airways Corporation.

Les recettes de courrier sont basées sur le taux mixte de 41.98 cents par mille de service postal régulier, conformément au contrat du courrier des Lignes aériennes, par comparaison avec 42.03 cents en 1944.

Le surplus de \$32,000 pour l'exercice 1945 s'établit brièvement comme suit:

Surplus après provision pour frais généraux d'exploitation mais avant intérêts et dépréciation.....	\$1,167,000
Moins: Intérêts.....	230,000
Surplus avant dépréciation.....	937,000
Moins: Dépréciation.....	905,000
Surplus.....	\$ 32,000

Les frais généraux d'exploitation consistant principalement en salaires et matériaux, comprennent les comptes ci-dessous qui offrent un aperçu intéressant:—

- (a) Frais d'administration par les chemins de fer Nationaux;
- (b) Location de terrains d'atterrissage, hangars et autres édifices, bureaux d'aérodromes etc.;
- (c) Frais de formation du personnel;
- (d) Importantes réparations de matériel volant dont la durée de service a été prolongée;
- (e) Pensions ci-après
 - (I) Quote-part de la compagnie sur la réserve en vertu du plan de 1943 des Lignes aériennes, et
 - (II) Quote-part de la compagnie sur la réserve à l'égard des employés transférés qui continuent à faire partie du plan de 1935 du C.N.R.;
- (f) Primes d'assurance sur risques assurés à la fois par le fonds d'assurance et par des compagnies extérieures, et
- (g) Impôts généraux.

Un taux fixe de 5% est appliqué à l'intérêt sur le "Capital engagé" conformément aux dispositions de la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada, 1937. Pour les fins de la Loi, les actions souscrites sont considérées comme représentant le "Capital engagé".

La dépréciation du matériel volant est basée sur la durée approximative des "années de service" pour les coques et sur la durée des "heures de vol" pour les moteurs, hélices et moyeux. La dépréciation des installations au sol est basée sur la durée approximative des "années de service". En fixant les taux de dépréciation pour le service aérien il faut tenir compte du facteur de désuétude et les taux sont révisés de temps à autre pour les adapter autant que possible à la réalité.

Nous avons reçu de la part des fonctionnaires compétents des Lignes aériennes les certificats habituels concernant l'entretien courant et les retraits d'immobilisations.

Les frais d'administration par les chemins de fer Nationaux ne comprennent pas de traitement pour les services du président et des administrateurs des Lignes aériennes qui continuent à remplir ces fonctions sans rémunération.

La location des terrains d'atterrissage, généralement basée sur le nombre d'envolées, est payée aux propriétaires et opérateurs des aérodromes par les Lignes aériennes au Canada et à l'étranger. La location de hangars et autres édifices, aérodromes, bureaux, etc., est payée aux mêmes organismes lorsque les Lignes aériennes ne possèdent pas leurs propres installations. En ce qui concerne les organismes du gouvernement au Canada et à l'étranger, les Lignes aériennes sont sur le même pied que les lignes privées sous le rapport de l'usage et de la location des terrains d'atterrissage, et autres installations.

Le surplus pour l'exercice accuse une augmentation de \$25,000 par comparaison avec 1944. L'augmentation dans les recettes brutes a été en grande partie contrebalancée par de plus gros frais d'exploitation et d'entretien; par une provision de dépréciation pour matériel supplémentaire et de plus grosses dépenses de trafic et d'administration générale. L'important programme de formation du personnel en vue de l'expansion du service au Canada et aux Etats-Unis est un des gros facteurs dans cette augmentation des frais d'exploitation. Le coût de la formation du personnel pour le service outre-mer de l'Atlantique a été débité au service aérien transatlantique du gouvernement canadien.

Bilan

Les placements temporaires de fonds liquides consistent en obligations du Dominion pour les fins générales de la compagnie en dehors des réserves et le cours de ces obligations excédait leur valeur comptable à la fin de l'année.

Les disponibilités excèdent les exigibilités de \$2,650,000, ce qui équivaut à un fonds de roulement dans la proportion de 2.1 à 1, par comparaison avec \$2,611,000, soit 2.6 à 1 en 1944. Le fonds de roulement des Lignes aériennes ressemble à celui des entreprises privées à capital social. Les Lignes aériennes diffèrent du réseau National et de la compagnie des Steamships en ce qu'elles n'ont pas d'emprunts du gouvernement sur lesquels elles sont obligées d'appliquer des versements en espèces à même les surplus.

Le compte débiteur pour frais de recherches et d'études comprend les frais de personnel technique et autres, travaux d'atelier, etc., relatifs à la fabrication de l'avion DC-4.

Le fonds d'assurance consiste principalement en obligations du Dominion et en espèces. Le cours des obligations excédait la valeur comptable à la fin de l'année. Aucun gros règlement n'était signalé en suspens à la date du bilan mais il est bon de tenir compte que l'assurance comprend, entre autres, responsabilité complète à l'égard des passagers et dommages aux biens d'autrui. Le fonds accuse une augmentation de \$227,000 au cours de l'exercice.

Les immobilisations en propriétés et matériel sont portées au prix de revient. Le chiffre net des additions et améliorations au cours de l'exercice est de \$701,000, dont le principal montant a été pour l'achat de trois avions DC-3 y compris moteur, conversion du moteur et l'achat de deux générateurs complets de rechange.

La dépréciation s'applique à la période depuis le début de l'exploitation en 1937 jusqu'en 1945.

La réserve pour inventaire se rapporte à la perte possible de surplus de matériel basée sur la durée approximative de service des avions Lockheed. Cette réserve a été diminuée de \$23,000 durant l'année.

Le montant des actions souscrites n'a pas subi de changement au cours de l'année mais le capital autorisé a été porté de \$5,000,000 à \$25,000,000 en vertu de la modification de 1945 à la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada, 1937.

Le surplus s'applique aux exercices de 1940 à 1945 inclusivement.

En ce qui concerne les plans de pension, il convient de remarquer que:—

- (a) En vertu du plan des Lignes aériennes de 1943, qui fonctionne sur une base comptable, les contributions en espèces de la compagnie et des employés en activité de service sont placées par l'entremise du fonds de pension administré séparément, dont les comptes ne sont pas compris dans ceux des Lignes aériennes. L'actif de ce dernier fonds se chiffre à \$877,000 et consiste en obligations du Dominion ainsi qu'en intérêt couru et en espèces. A part cela, la compagnie a fait provision dans ses comptes à l'égard d'employés qui n'ont pas encore exercé leur droit de contribution.
- (b) Les contributions des employés transférés en activité de service qui ont opté de continuer à faire partie du plan de 1935 du C.N.R. sont placées par l'entremise du fonds de pension séparément administré de ce plan; les versements pour lesquels la compagnie est responsable à l'égard des employés transférés sont payés aux chemins de fer Nationaux.

En ce qui concerne les devises étrangères, les comptes des Lignes aériennes sont tenus en monnaie canadienne convertie au pair du change.

La preuve de vérification des Lignes aériennes pour l'exercice 1945 est analogue sous le rapport de la portée à celle du réseau National détaillée plus haut dans le présent rapport.

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

GEORGE A. TOUCHE & CO.

A 6 heures du soir, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

SESSION DE 1946

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'État possède, exploite et contrôle

Fascicule N° 5

SÉANCE DU VENDREDI 16 AOÛT 1946

PROCÈS-VERBAL ET TROISIÈME RAPPORT
À LA CHAMBRE

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1946

PROCÈS-VERBAL

CHAMBRE DES COMMUNES,
Le VENDREDI 16 août 1946.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, exploite et contrôle, se réunit à 10 heures 30 du matin sous la présidence de M. S. M. Clark.

Présents: MM. Clark, Belzile, Gibson (Comox-Alberni), Jackman, Lockhart, McCulloch (Pictou), McLure, Moore, Mutch et Nicholson—10.

Le président lit le brouillon du Troisième Rapport du Comité.

Le rapport est étudié.

Sur motion de M. Gibson il est unanimement

Résolu, d'insérer au Rapport un paragraphe pour indiquer à quel point est appréciée l'importante contribution à l'effort de guerre national dont ont fait preuve la direction et les employés des compagnies de transport que l'Etat possède, exploite et contrôle.

Sur motion de M. Belzile, il est

Résolu, d'apporter le Troisième Rapport ainsi modifié, et de le soumettre à la Chambre pour le lui faire agréer.

A 10 heures 50 du matin, le Comité s'ajourne *sine die*.

Le greffier du Comité,
T. L. McEVOY.

RAPPORT À LA CHAMBRE DES COMMUNES

Le LUNDI 19 août 1946.

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

TROISIÈME RAPPORT

Votre Comité a été chargé d'étudier, les 12, 15 et 16 avril, et le 8 mai 1946, les questions suivantes, à savoir:

- a) le rapport annuel du réseau des chemins de fer nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1945;
- b) le rapport annuel des *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année terminée le 31 décembre 1945;
- c) le rapport annuel du Trust des titres des chemins de fer nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1945;
- d) le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1945;
- e) le rapport au Parlement de la firme *George A. Touche and Company*, vérificateurs des comptes du réseau des chemins de fer nationaux du Canada, du Trust des titres des chemins de fer nationaux du Canada, des Lignes aériennes Trans-Canada et des *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année terminée le 31 décembre 1945;
- f) le budget financier du réseau des chemins de fer nationaux du Canada et des *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, pour l'année 1946.

Votre Comité a tenu 9 séances au cours desquelles lesdits rapports ont été séparément étudiés et adoptés à l'unanimité.

Votre Comité a noté avec satisfaction que le surplus de revenu du réseau national en 1945 se chiffre à \$24,756,000, mais M. R. Vaughan, C.M.G., président du conseil d'administration du réseau des chemins de fer nationaux du Canada, a fait remarquer au Comité la manière dont la hausse des salaires et des prix des matériaux faisait constamment augmenter les frais d'exploitation, et il nous a prévenus que lorsque le gros trafic de temps de guerre diminuera, ces augmentations de dépenses empêcheront le réseau de continuer à montrer les excellents résultats financiers qu'il a pu obtenir au cours des cinq dernières années. M. Vaughan a également remis au comité un état des charges fixes du réseau, accompagné de la recommandation que le Gouvernement accepte des obligations portant intérêt des chemins de fer nationaux du Canada en paiement du montant que le réseau doit au Gouvernement pour le rapatriement des titres de la *Canadian National Railway Company* qui étaient détenus dans le Royaume-Uni.

Le budget financier du réseau national pour l'exercice 1946 estime le surplus de revenu à \$7,500,000 et le chiffre net des immobilisations à \$22,550,000. Ce dernier montant comprend \$9,777,000 pour remboursement de la dette consolidée et \$8,863,000 pour l'achat de nouveau matériel roulant ainsi que \$7,000,000 pour l'acquisition des lignes de la *Manitoba Railway Company*. Le budget pour 1946 a été approuvé.

Votre Comité a passé en revue les résultats de l'exploitation des *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, qui indiquent un surplus de revenu de \$1,116,000 pour l'année 1945. A cette occasion également, M. Vaughan a expliqué en détail au comité les opérations de la ligne depuis le début du service en 1929.

Le budget financier de la Compagnie des *Steamships* pour l'exercice 1946 estime le surplus de revenu à \$416,000 et les immobilisations à \$4,200,000 pour l'achat de quatre navires. C'est là le premier pas pour remplacer les navires perdus pendant la guerre. Aucun crédit du Gouvernement n'est requis pour ces achats, vu qu'ils seront financés au moyen du Fonds de remplacement de la compagnie. Le budget pour 1946 a été approuvé.

En examinant les comptes des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année 1945, il a été pris note que le capital autorisé a été porté de \$5,000,000 à \$25,000,000 en vertu de la modification de 1945 apportée à la Loi sur les Lignes aériennes, 1937. Dans son budget de 1946 la *Canadian National Railway Company* a indiqué que les appels de fonds sur ces actions pourraient l'obliger à faire des versements additionnels pour un montant de \$14,000,000.

Votre Comité désire vivement exprimer à quel point est appréciée l'importante contribution à l'effort de guerre national dont ont fait preuve la direction et les employés des compagnies de transport que l'Etat possède, contrôle et exploite.

La tâche du Comité a été grandement facilitée par le précieux concours de M. R. C. Vaughan, C.M.G., président du conseil d'administration du réseau des chemins de fer nationaux du Canada de M. H. J. Symington, C.M.G., C.R., président des Lignes aériennes Trans-Canada, et de leurs fonctionnaires respectifs qui ont de bon gré fourni tous les renseignements demandés. Votre Comité se fait un plaisir de reconnaître cette collaboration.

Ci-joint copie des procès-verbaux et des témoignages entendus par votre Comité.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
S. M. CLARK.

Agréé ce jour,
par autorisation de la Chambre.

Follé par
Harpell's Press Co-operative
Gardenvale

