

J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. PERM. DES CHEMINS DE
H72 FER ET DE LA MARINE MAR-
1936 CHANDE ...
C44 Procès-verbaux et tém.

A4

DATE

NAME - NOM

REVUE DE LA SOCIÉTÉ
D'HISTOIRE NATURELLE DE LA FRANCE

REVUE DE LA SOCIÉTÉ
D'HISTOIRE NATURELLE DE LA FRANCE

CHRONIQUE DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE

DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE
D'HISTOIRE NATURELLE DE LA FRANCE

DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE
D'HISTOIRE NATURELLE DE LA FRANCE

DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE
D'HISTOIRE NATURELLE DE LA FRANCE

DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE
D'HISTOIRE NATURELLE DE LA FRANCE

DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE
D'HISTOIRE NATURELLE DE LA FRANCE

DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE
D'HISTOIRE NATURELLE DE LA FRANCE

DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE
D'HISTOIRE NATURELLE DE LA FRANCE

DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE
D'HISTOIRE NATURELLE DE LA FRANCE

SESSION DE 1936
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

POSSÉDÉS, EXPLOITÉS ET RÉGIS PAR L'ÉTAT

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

FASCICULE N° 1

SÉANCES DU JEUDI 23 AVRIL 1936

ET DU

JEUDI 30 AVRIL 1936

TÉMOINS:

L'hon. C. P. Fullerton, président du conseil des régisseurs du National-Canadien; M. S. J. Hungerford, président du chemin de fer National-Canadien; M. S. W. Fairweather, directeur du service des études économiques au National-Canadien; M. T. H. Cooper, vérificateur des comptes généraux au National-Canadien; M. B. J. Roberts, sous-ministre adjoint des Finances.

MEMBRES DU COMITÉ

Sir EUGÈNE Fiset, *président*

MM.

Barber,
Beaubien,
Beaubier,
Bothwell,
Elliott (*Kindersley*),
Ferland,
Fraser,
Gray,
Hanson,
Heaps,
Howard,

MM.

Howe,
Kinley,
McLarty,
Maybank,
Moore,
Parent (*Québec-Ouest-et-Sud*),
Stewart,
Veniot,
Vien,
Walsh,
Young.

Le secrétaire du Comité,

R. ARSENAULT.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le lundi 6 avril 1936.

RÉSOLU: Que soit modifié l'article 63 du Règlement de la Chambre des communes, relatif à la nomination de comités permanents, afin d'ajouter à la liste, pour la présente session, un comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédés, exploités et dirigés par l'Etat, auquel seront renvoyés les comptes et le budget des dépenses du réseau National et de la Marine marchande de l'Etat pour la présente session, afin qu'il les étudie et en fasse l'objet d'un rapport à la Chambre. Toutefois, rien dans cette résolution ne sera censé restreindre en quoi que ce soit le droit de discuter pleinement ces comptes et ce budget au comité des subsides. Et que ledit comité se compose de MM. Barber, Beaubien, Beaubier, Bothwell, Elliott (*Kindersley*), Ferland, Fiset, Fraser, Gray, Hanson, Heaps, Howard, Howe, Kinley, McLarty, Maybank, Moore, Parent (*Québec-Ouest-et-Sud*), Stewart, Veniot, Vien, Walsh et Young.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

Le vendredi 21 février 1936.

Ordonné: Que le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédés, exploités et régis par l'Etat soit autorisé à s'enquérir de toutes les questions qui lui seront renvoyées par la Chambre, et à faire rapport de ses observations et opinions sur ces questions, à assigner des témoins et ordonner le dépôt de tous papiers et documents.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

Le jeudi 23 avril 1936.

Ordonné: Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et des témoignages qu'il entendra; et que soit suspendu à cet effet l'article 64 du Règlement.

Ordonné: Que ledit Comité ait la permission de siéger en même temps que la Chambre.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

RAPPORTS À LA CHAMBRE

PREMIER RAPPORT

Le jeudi 23 avril 1936.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédés, exploités et régis par l'Etat a l'honneur de présenter son premier rapport:

Votre Comité recommande:

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

2. Que le Comité ait la permission de siéger en même temps que la Chambre.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
EUGÈNE FISET.

DEUXIÈME RAPPORT

Le jeudi 30 avril 1936.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédés, exploités et régis par l'Etat a l'honneur de présenter son deuxième rapport:

DEUXIÈME RAPPORT

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédés, exploités et régis par l'Etat, demande à présenter son second rapport, dont voici le texte:

Le Comité a examiné les numéros 426, 427 et 428 du budget supplémentaire spécial pour l'année financière qui se terminera le 31 mars 1937, et le crédit n° 286 du budget supplémentaire de l'année financière terminée le 31 mars 1936, et il approuve lesdits crédits.

Le Comité a aussi étudié la mesure tendant à autoriser des dépenses d'établissement et des remboursements de dettes au montant de \$9,959,000, somme qui fera l'objet d'un prêt au réseau du National-Canadien, et au sujet de laquelle le ministre des Finances a inscrit une proposition au Feuilleton. Le Comité accorde son approbation.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
EUGÈNE FISET.

PROCÈS-VERBAL

Le jeudi 23 avril 1936.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédés, exploités et régis par l'Etat se réunit à dix heures et demie du matin.

Membres présents: MM. Beaubien, Beaubier, Bothwell, Elliott (*Kindersley*), Ferland, Fiset, Heaps, Kinley, McLarty, Maybank, Parent (*Québec-Ouest-et-Sud*), Stewart, Young.

A la suite d'une motion de M. Beaubien, sir Eugène Fiset est élu président.

Sir Eugène Fiset occupe le fauteuil présidentiel et remercie les membres du Comité de l'avoir choisi pour diriger leurs délibérations.

Le secrétaire ayant lu l'ordre de renvoi, le Comité décide, sur la motion de M. Beaubien:

De demander la permission de faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 en français de ses procès-verbaux et des témoignages qu'il entendra.

Sur la motion de M. Young, le Comité

Décide: De demander la permission de siéger en même temps que la Chambre.

Le président demande au Comité d'exprimer des avis sur la meilleure méthode à adopter pour étudier les comptes et les rapports des Chemins de fer Nationaux du Canada. Après quelque discussion, la question est renvoyée à la prochaine séance.

On émet l'avis que le Comité demande la permission de réduire le quorum de ses réunions. Les membres jugent toutefois qu'il sera possible de présenter cette requête plus tard, si l'on en sent la nécessité.

A la suite d'une motion de M. Heaps, le Comité s'ajourne au jeudi 30 avril, à onze heures du matin, alors que les hauts fonctionnaires du National-Canadien assisteront à la séance.

Le secrétaire du Comité,
R. ARSENAULT.

Le jeudi 30 avril 1936.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédés, exploités et régis par l'Etat se réunit à onze heures du matin, sous la présidence de sir Eugène Fiset.

Membres présents: MM. Barber, Beaubier, Bothwell, Elliott (*Kindersley*), Ferland, Hanson, Heaps, Howards, Howe, Kinley, Parent (*Québec-Ouest-et-Sud*), Stewart, Veniot, Vien, Young.

Assistent à la séance: L'honorable C. P. Fullerton, président du conseil des régisseurs du National-Canadien; M. J.-E. Labelle, c.r., et M. F. K. Morrow, régisseur du National-Canadien; M. S. J. Hungerford, président du National-Canadien; M. S. W. Fairweather, directeur du service d'études économiques au National-Canadien; M. T. H. Cooper, vérificateur des comptes généraux du National-Canadien et M. B. J. Roberts, sous-ministre adjoint des Finances.

Les membres du Comité ont reçu les documents dont la liste suit:

1. Le rapport annuel du réseau national pour 1935.
2. Les rapports annuels pour 1935 de la marine marchande de l'Etat et du service des paquebots Nationaux du Canada à destination des Antilles.
3. Un état abrégé du budget estimatif de 1935, en regard des sommes réellement dépensées, pour les chemins de fer et les paquebots Nationaux du Canada.
4. Une analyse des affaires des Chemins de fer Nationaux en 1935.
5. Le budget du chemin de fer et des paquebots nationaux du Canada pour 1936.
6. Rapport des vérificateurs sur les comptes du réseau national pour l'année terminée le 31 décembre 1935, par Clarkson, Gordon, Dilworth & Nash, comptables experts.
7. Mémoire sur la comptabilisation de la dépréciation aux Chemins de fer Nationaux du Canada.
8. Problème particulier résultant de la mise au rancart de matériel roulant à cause de la crise économique et de la concurrence de la route, études des Chemins de fer Nationaux.

Le Comité passe sans plus tarder à l'examen du bilan d'ensemble arrêté au 31 décembre 1935, qu'on trouve dans le rapport annuel du réseau national.

Afin de permettre le dépôt d'un rapport à la Chambre aujourd'hui même, le président conseille d'examiner avant l'ajournement certains postes du budget supplémentaire déposé sur le Bureau de la Chambre.

Le Comité passe à l'examen du poste n° 286 du budget supplémentaire pour l'année financière terminée le 31 mars 1936 et les postes n°s 426, 427 et 428 du budget supplémentaire spécial pour l'année financière terminée le 31 mars 1937.

Le Comité approuve ces postes du budget, sur la motion de M. Vien.

Le Comité étudie aussi un crédit de 2 millions et demi de dollars et un autre de \$7,459,000 inscrits au budget du National-Canadien, sous les titres de "Dépenses imputables sur le capital" et de "Remboursement d'obligations". Il les approuve.

Il est ordonné que rapport soit fait sur ces postes du budget.

La séance, interrompue à une heure, reprend à quatre heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend l'examen du budget des chemins de fer et des paquebots nationaux et il substitue une somme de \$399,450 au poste de \$199,450 qui représentait le budget total des paquebots.

Les membres approuvent, sans voix dissidente, le crédit ainsi modifié.

Le Comité revient à l'examen du rapport annuel, interrogeant les fonctionnaires du réseau sur les sujets suivants:

- Etat des profits et pertes;
- Etat des recettes pour l'ensemble du réseau;
- Recettes d'exploitation.

Au cours des délibérations, le Comité permet à M. R. E. Finn, M.P. et à M. W. J. Ward, M.P., de lui adresser la parole.

Le Comité s'ajourne à 5 heures et 45 minutes jusqu'à demain, vendredi, à onze heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
R. ARSENAULT.

TÉMOIGNAGES

SALLE 268, CHAMBRE DES COMMUNES,

le 30 avril 1936.

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

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons reçu le rapport annuel du réseau national, le rapport de la marine marchande de l'Etat et le secrétaire va vous distribuer cinq brochures où vous trouverez une étude sur les affaires de 1935, ainsi que le rapport du vérificateur. On y voit aussi un état comparatif sommaire du budget et des dépenses réelles et, enfin, le budget de 1936. Les années dernières, lors de l'examen du rapport du réseau national, nous avons l'habitude de demander au président du réseau ou au président du conseil des régisseurs s'il avait quelque chose à ajouter au rapport. A la dernière réunion, j'ai proposé que nous abordions l'étude du rapport préparé par le conseil des régisseurs parce qu'il a trait, pour ainsi dire, à tout le réseau. On y a vu des inconvenients. Je prie donc le Comité de décider si nous allons aborder le rapport du conseil des régisseurs, ou, auparavant, le bilan.

M. HEAPS: Le président du conseil des régisseurs aimerait-il à faire un exposé au Comité avant que nous abordions l'examen du rapport.

L'hon. M. FULLERTON: Non, messieurs, je n'ai rien de particulier à ajouter au rapport que vous avez sous les yeux, c'est-à-dire au rapport des régisseurs et à l'analyse qui en a été faite. Nous sommes venus ici avec nos subalternes pour vous fournir les renseignements que vous pourriez désirer au sujet de l'exploitation du réseau.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, prenons donc le bilan d'ensemble. Je prie M. Fairweather d'énumérer les divers postes à tour de rôle. On trouve le bilan à la page 16 du rapport. D'un autre côté, vous avez sous les yeux une brochure rédigée par le vérificateur du réseau, laquelle traite en somme du bilan: vous feriez donc bien d'examiner les deux documents en même temps.

M. HOWARD: Vous voulez parler de l'étude sur les affaires de 1935?

M. FAIRWEATHER: Je prends la page 16 du rapport. Voici les divers postes: éléments d'actif immobilisés dans les voies et le matériel roulant; améliorations apportées aux voies louées; caisses d'amortissement, etc. Ces postes atteignent un total de \$2,207,793,741.18. Disponibilités: encaisse, dépôts spéciaux; reliquats à recevoir du service de la circulation et des wagons; reliquats nets à recevoir des chefs de gare et des chefs de train; comptes divers à recevoir; solde à recevoir du gouvernement fédéral pour ses versements au compte des déficits; matériaux et fournitures; intérêts et dividendes à recevoir; loyers à recevoir; autres éléments de l'actif courant, soit un total de \$74,787,953.24. Eléments d'actif différés: avances à la caisse d'exploitation; caisse de l'assurance C.d.f.n.d.C., autres caisses qui constituent des éléments d'actif différés, \$18,837,219.76. Soldes débiteurs en suspens: loyers et primes d'assurance versés d'avance; escompte sur le capital-actions; escompte sur la dette consolidée; divers, \$23,730,922.06. Total de l'actif, \$2,325,149,836.24.

M. HEAPS: Dans ce total de 2,325 millions de dollars, se trouve-t-il des sommes représentant des ponts disparus, par exemple?

M. FAIRWEATHER: Cet état indique la valeur comptable des éléments d'actif au 31 décembre 1935.

M. HEAPS: Que faites-vous dans le cas des traverses, rails, ponts et autres pièces de l'outillage qui ont disparu mais dont la compagnie est toujours responsable?

M. FAIRWEATHER: Toute perte subie entraîne une défalcation à l'actif et une inscription au compte de profits et pertes; la déduction se fait au compte des recettes ou à celui des profits et pertes.

M. HEAPS: Vous avez perdu des ponts au cours des dix ou quinze dernières années. La compagnie doit toujours se charger de l'élément de passif ainsi disparu, n'est-ce pas?

M. FAIRWEATHER: L'élément de passif? Quand disparaît une partie du matériel, on biffe de l'actif une somme correspondante.

M. HEAPS: Ce n'est plus un élément de passif?

M. FAIRWEATHER: Il en est fait mention dans l'excédent ou le déficit au compte de profits et pertes.

M. HEAPS: Le poste en question représente la valeur comptable réelle des biens du réseau?

M. FAIRWEATHER: Autant qu'on puisse la déterminer, la valeur inscrite au grand livre.

M. KINLEY: Vous constituez, comme cela se fait toujours, une réserve pour la dépréciation?

M. FAIRWEATHER: Nous n'avons pas de réserve pour la dépréciation.

M. PARENT: Comment se décompose cette somme de 18 millions de dollars?

M. FAIRWEATHER: Le poste le plus considérable, soit \$11,609,000, est celui de l'assurance des C. d.f. n.d. C., caisse composée de titres du réseau d'une valeur nominale de \$4,241,000 et d'autres éléments d'actif dont le prix de revient est de \$7,367,000. Nous constituons une réserve pour l'assurance.

M. PARENT: Les intérêts et dividendes à recevoir s'élèvent à \$579,000?

M. FAIRWEATHER: Cela veut simplement dire que nous possédons des titres d'autres entreprises. La composition du réseau national est fort compliquée. C'est ainsi que nous détenons des titres d'autres sociétés.

M. PARENT: De compagnies de chemin de fer?

M. FAIRWEATHER: De diverses sociétés. Par exemple, nous en avons du *Detroit and Toledo Shore Line Railway*, voie ferrée qui va de Détroit à Toledo et qui gère la gare centrale en ce dernier endroit. Nous avons des intérêts dans cette compagnie.

M. PARENT: Que signifie ce poste: reliquats nets à recevoir des chefs de gare et des chefs de train, quatre millions de dollars?

M. FAIRWEATHER: Ce poste représente le capital d'exploitation de la compagnie qui est entre les mains de ces employés. Ils font remise régulièrement par l'entremise des banques. La somme en question est celle dont ils sont comptables envers le réseau.

M. YOUNG: Combien d'entités distinctes composent le réseau actuel du National-Canadien?

M. FAIRWEATHER: Je puis me procurer ce renseignement. Le chiffre doit dépasser 100.

M. VIEN: La liste s'en trouve dans votre rapport annuel?

M. FAIRWEATHER: Vous trouverez un exposé à la fin du rapport.

Le PRÉSIDENT: Pages 31 et 32.

M. FAIRWEATHER: Pages 31 et 32, on trouve une liste des compagnies qui composent le réseau national.

M. VIEN: Avez-vous dit qu'il n'y a pas de réserve pour la dépréciation, dans le cas des biens que possède la compagnie au Canada, c'est-à-dire les voies et le matériel roulant?

M. FAIRWEATHER: Exact.

M. VIEN: Dans ce cas, quelle valeur ont les chiffres de ce document, puisque le matériel roulant, dont certaines parties vous ont coûté bien cher, a subi une grande dépréciation du fait de l'usure ou parce qu'il est désuet? Il en est de même des gares et d'autres biens du réseau. Pourriez-vous nous donner votre propre statistique sur ces valeurs?

M. FAIRWEATHER: Vous abordez un sujet bien vaste.

M. VIEN: Je m'en rends compte.

M. FAIRWEATHER: Parfaitement. Qu'il me soit permis de fournir une explication. Je ne puis répondre en quelques mots. Les chemins du fer du continent américain, c'est-à-dire ceux des Etats-Unis et du Canada, n'ont pas adopté la comptabilisation de la dépréciation, sauf dans la mesure où l'Etat les y force. Par exemple, aux Etats-Unis, ils y sont forcés pour le matériel roulant, mais non pour les autres biens. Au Canada, les règlements ne comportent pas cette comptabilisation. Par conséquent, nous établissons nos comptes en partant d'un autre point de vue, c'est-à-dire que nous utilisons la comptabilisation du matériel désaffecté. C'est un vaste sujet, vraiment. Les exploitants de chemins de fer américains combattent la méthode de la comptabilisation de la dépréciation parce qu'elle n'offre aucun avantage particulier à l'administration, qu'elle n'améliore pas le bilan en indiquant bien nettement la productivité de l'entreprise ou d'une autre façon. L'autre méthode...

M. VIEN: Sans vouloir formuler de critiques injustes, je veux découvrir quelle utilité a pour le comité la statistique qu'on nous offre. Comment cette statistique peut-elle permettre au Comité de se faire une idée exacte de la valeur du réseau national?

M. FAIRWEATHER: Ces chiffres, monsieur, ont pour objet d'indiquer les sommes engagées dans l'acquisition des biens du réseau, c'est-à-dire des biens en existence.

M. VIEN: Possédez-vous une statistique qui serait de nature à éclairer le Comité sur la valeur réelle du réseau?

M. FAIRWEATHER: Ce mot "valeur", monsieur... Parlez-vous de la valeur productive, du prix de revient, ou d'une autre valeur? Si vous parlez de la valeur compte tenu de la dépréciation, je ne saurais mieux faire que de vous lire une courte note du *Railway Research Service Bureau* d'Angleterre où je trouve cette comparason: "Au Canada, dans le même cas, on se sert de la méthode dite de comptabilisation du matériel désaffecté; c'est-à-dire que la valeur est biffée du compte de capital quand arrive le temps de désaffecter le matériel roulant". C'est alors que nous biffons la valeur du matériel. La valeur ne va pas en décroissant dans le bilan; on la biffe au moment de la mise au rancart. "La valeur du matériel roulant est imputée sur le compte des frais d'exploitation, moins un résidu imputé sur les comptes du matériel ou autres". On se rendra compte que les deux méthodes de comptabilité sont exactement pareilles.

M. YOUNG: Pareilles dans leurs résultats.

M. FAIRWEATHER: Précisément. "Car, dans chaque cas, la valeur est biffée du compte de capital et la perte imputée sur le compte des frais d'exploitation, soit directement dans le cas de la méthode canadienne, soit indirectement par l'accumulation des provisions pour dépréciation". Dans la pratique, et à la longue, l'une ou l'autre méthode produisent exactement les mêmes résultats.

M. KINLEY: Vous renouveler votre matériel grâce aux recettes courantes.

M. FAIRWEATHER: Oui. Et, quand une partie du matériel ne sert plus à la production de recettes, nous en biffons la valeur.

M. VIEN: Et la valeur résiduelle constitue la valeur de récupération?

M. FAIRWEATHER: Exactement.

M. VIEN: Il en est ainsi pour le matériel roulant?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. VIEN: En est-il ainsi des autres biens du réseau?

M. FAIRWEATHER: Oui. Si vous y tenez, messieurs, je puis vous remettre une petite brochure que nous avons rédigée sur ce sujet de la comptabilisation de la dépréciation.

M. VIEN: J'aimerais à la lire.

M. FAIRWEATHER: Et aussi de la comptabilisation du matériel désaffecté.

Le PRÉSIDENT: A la page 11 du rapport annuel, se trouve un paragraphe intitulé: "Désaffectation du matériel roulant". On y trouve toutes les explications voulues.

M. FINN: Le Pacifique-Canadien suit-il la même méthode?

M. FAIRWEATHER: A cet égard, oui. Mais notre comptabilité n'est pas exactement la même en tous points.

M. KINLEY: Vous renouvelez votre outillage de façon à le maintenir à la normale.

M. FAIRWEATHER: A ce sujet, je puis dire, en exprimant simplement une opinion personnelle...

M. HANSON: L'outillage est en aussi bon état que sur tout autre chemin de fer canadien.

M. KINLEY: Sur les lignes principales, oui; mais non pas sur les embranchements. Le vieux matériel mis au rancart sur les grandes lignes sert sur les autres.

M. VIEN: Le bilan d'ensemble indique les sommes réellement placées dans l'entreprise.

M. FAIRWEATHER: Et qui ont encore comme contre-partie des biens matériels.

M. VIEN: Biens qui n'ont pas été mis au rancart.

M. FAIRWEATHER: Oui. Le passif se trouve à la page 17. En voici le détail: capital-actions détenu par l'Etat, 265 millions; capital-actions entre les mains du public, \$4,584,000, soit un total de 270 millions de dollars. Subsidés de l'Etat: pour aider à la construction et autres fins, 15 millions. Dette à longue échéance, dette fondée non échue, 1,154 millions. Prêts du Dominion: prêts temporaires pour le remboursement de la dette fondée, 74 millions; autres prêts du Dominion, 679 millions. Intérêts sur ces prêts, courus mais non versés, 495 millions, soit un total global de 1,249 millions de dollars.

Dépenses du Dominion pour les chemins de fer de l'Etat, 405 millions de dollars.

Passifs courants: emprunts et dettes à payer, reliquats à payer pour le service de la circulation et des wagons, comptes apurés et salaires à payer, comptes divers à payer, intérêts dus et impayés, dette fondée échue et impayée, intérêts courus et non échus, loyers courus et non échus, divers, \$45,330,000.

Passifs différés, \$3,423,000.

Crédits en suspens: passif des impôts, réserves d'assurance C.d.f.n.d.C., dépréciation accumulée pour les voies et l'outillage des lignes américaines ou pour divers biens du réseau, divers, soit un total de \$32,926,000.

Excédent collectif ou déficit: améliorations apportées aux voies des Etats-Unis grâce aux recettes ou aux excédents, dette fondée amortie par les recettes et les excédents des voies américaines, excédents utilisés, solde des profits et pertes—déficit—total \$853,928,000. Ce chiffre est en italiques. Les deux soldes s'élèvent à \$2,325,149,836.24.

M. PARENT: Le capital-actions détenu par l'Etat constitue-t-il vraiment un capital?

M. FAIRWEATHER: Il y a des titres du National-Canadien, pour une somme de cent millions de dollars et des titres du Grand-Tronc, pour 165 millions. Il s'agit d'actions ordinaires. . .

M. HEAPS: Très ordinaires.

M. FAIRWEATHER: Quant au Grand-Tronc, il s'agit en partie d'actions de préférence.

M. PARENT: Représentées par \$1.

M. FAIRWEATHER: Dans notre bilan, on leur attribue la valeur de 270 millions de dollars.

L'hon. M. HOWE: De concert avec le réseau, le ministère travaille activement en vue de biffer du bilan certains de ces postes. Le capital-actions du National-Canadien, on ne l'ignore pas, a coûté dix millions de dollars à l'Etat, tandis que celui du Grand-Tronc ne lui a rien coûté. Nous avons l'intention de biffer certaines de ces sommes qui ne correspondent qu'à une fiction et qui font double emploi avec d'autres inscrites au livre de la dette nationale. Nous espérons de pouvoir soumettre un projet au Comité cette année.

M. HEAPS: Nous avons voulu nous le procurer l'an dernier.

L'hon. M. HOWE: Il entraîne une somme très considérable de travail. La réussite de ce projet dépend d'une cause en instance au Conseil privé. Les délibérations ont eu lieu, mais le jugement n'est pas encore intervenu. Si cette décision nous est favorable, nous pourrions biffer les sommes en question cette année; sinon, il faudra attendre une autre session.

M. HEAPS: Il serait excellent de biffer le plus possible de ces sommes.

M. HOWARD: Sans attendre le jugement du Conseil privé, ne pourrait-on indiquer au Comité quel projet on a l'intention de réaliser si le jugement est favorable?

L'hon. M. HOWE: Oui, je pense que ce serait possible.

M. FINN: Quand le Conseil privé a-t-il entendu cette cause?

L'hon. M. HOWE: Il y a un mois ou six semaines.

M. VIEN: Le National-Canadien est-il en cause?

L'hon. M. HOWE: Non. Mais, tant qu'il y aura doute sur les titres du Grand-Tronc, il ne serait pas bon de modifier la composition du capital de ce réseau.

M. FAIRWEATHER: "*Certificat des vérificateurs*".

Nous avons procédé à la vérification continue des comptes du Chemin de fer National pour l'année terminée le 31 décembre 1935 et à une inspection générale, sinon détaillée, des comptes à tous les centres régionaux, ainsi que des vérifications effectuées par le service intérieur de la comptabilité du réseau.

La comptabilité du réseau est conforme aux règlements prescrits pour les chemins de fer à vapeur au Canada et à ceux de l'Interstate Commerce Commission aux Etats-Unis.

Les immobilisations en voies et matériel et biens divers, ainsi que les placements dans les filiales figurent à leur valeur comptable qui ne représente pas nécessairement leur valeur de remplacement à l'heure actuelle.

Aucune provision n'a été faite pour dépréciation (excepté pour le matériel roulant et quelques propriétés des lignes aux Etats-Unis). Quand le matériel est désaffecté, sa valeur comptable, moins le produit de la récupération, est imputée sur le compte des frais d'exploitation ou sur le compte de profits et pertes. Les pensions réellement versées sont imputées sur les frais d'exploitation, mais il n'a pas été constitué de réserve pour les versements futurs.

Sous réserve de ce qui précède et de notre rapport au Parlement, nous déclarons qu'à notre avis le bilan d'ensemble ci-dessus et les comptes y relatifs exposent avec exactitude l'état financier du réseau au 31 décembre 1935 ainsi que les recettes et dépenses pour l'année 1935, et qu'ils sont conformes aux livres.

Clarkson, Gordon, Dilworth & Nash.

L'hon. M. VENIOT: A propos de la vérification, pouvez-vous me dire comment vous vérifiez vos comptes pour les présenter à la Commission des chemins de fer dans l'application de la loi sur les transports dans les Provinces maritimes, laquelle accorde un rabais de 20 p. 100?

M. FAIRWEATHER: Vérification faite par qui, monsieur?

L'hon. M. VENIOT: Votre réseau vérifie-t-il les comptes à Montréal avant de les envoyer à la commission?

M. FAIRWEATHER: Notre bureau de vérification des recettes doit exécuter cette besogne.

L'hon. M. VENIOT: C'est ce que je voulais savoir.

M. FAIRWEATHER: Ce travail se fait à Montréal. Nous y préparons les comptes, lesquels sont vérifiés au ministère, à Ottawa.

L'hon. M. VENIOT: Quelle méthode adoptez-vous pour la vérification de ces comptes? Par exemple, pour calculer la somme due au réseau du fait de ce rabais de 20 p. 100 dans les prix de transport?

M. FAIRWEATHER: Je ne connais pas le détail de cette méthode. Je sais seulement, d'une façon générale, comment on procède.

L'hon. M. VENIOT: Donnez-m'en quelque idée. Prenez-vous comme base les factures de frais de transport?

M. FAIRWEATHER: Oui.

L'hon. M. VENIOT: Comment procédez-vous?

M. FAIRWEATHER: M. Cooper pourrait plus facilement que moi vous renseigner sur ce sujet.

M. COOPER: Si ma mémoire ne me fait défaut, quand la loi est entrée en vigueur en 1927, nous avons procédé à certains calculs sur les recettes réalisées en les comparant à ce qu'elles auraient été sans ce rabais de 20 p. 100. Nous nous sommes ainsi rendu compte que, en général, ces recettes étaient de 81 p. 100 par rapport aux anciens chiffres. Elles n'étaient pas en réalité de 80 p. 100 mais de 81 p. 100 d'après la comparaison avec les chiffres d'autrefois.

M. VIEN: Ne pourriez-vous parler plus fort, s'il vous plaît?

M. COOPER: Je vais tâcher.

M. VIEN: Vous êtes fort; vous devriez vous faire entendre.

M. COOPER: A l'heure actuelle, nous considérons que les frais de transport calculés d'après la loi sur les transports dans les Provinces maritimes représentent 81 p. 100 des recettes normales et nous rétablissons la proportion de 100 p. 100.

L'hon. M. VENIOT: Comment avez-vous déterminé cette proportion de 81 p. 100?

M. COOPER: J'ai expliqué que nous l'avons déterminée par le moyen de comparaisons entre les recettes produites par la nouvelle échelle de prix et le chiffre qu'aurait donné l'ancien tarif. A l'aide de ce pourcentage, nous calculons ce qu'aurait été les recettes s'il ne s'était produit aucun changement. Nous faisons payer à l'Etat la différence entre le chiffre ainsi obtenu et les recettes réelles.

L'hon. M. VENIOT: Comment faites-vous pour arriver à la somme qu'aurait atteinte la recette sans les modifications?

M. VIEN: Vous prenez chaque connaissance.

M. COOPER: Oui.

M. VIEN: Et vous calculez ce qu'il aurait donné d'après le tarif régulier.

M. COOPER: Oui, c'est ce que je m'efforçais d'expliquer.

L'hon. M. VENIOT: Quels documents envoyez-vous ensuite à la Commission des chemins de fer?

M. COOPER: Je n'en sais rien. Je ne fais pas partie de ce service. Mais les documents nécessaires...

L'hon. M. VENIOT: Sont-ce des copies de vos connaissances ou des originaux?

M. COOPER: Je sais que ce ne sont pas des copies des connaissances, ni des originaux. Il s'agit d'états dressés à l'aide des connaissances.

L'hon. M. VENIOT: Alors, la Commission des chemins de fer doit se fier entièrement à l'état que vous lui envoyez, sans posséder les documents originaux pour sa vérification?

M. COOPER: Je présume qu'elle a des moyens de vérifier les états préparés par le réseau.

L'hon. M. VENIOT: Quel moyen possède-t-elle de vérifier si ces états sont bien exacts?

M. COOPER: Je n'en sais rien.

L'hon. M. VENIOT: Je ne veux faire naître de soupçons contre personne, mais je désire me renseigner.

M. HEAPS: Vous ne faites lever aucun soupçon, mais vous lancez des insinuations.

M. COOPER: Il faudrait poser cette question à quelqu'un de la Commission des chemins de fer.

M. VIEN: La Commission des chemins de fer exige que chaque chef de gare remplisse une certaine formule, approuvée par le vérificateur des comptes pour le transport de marchandises, et qui revient à la Commission. Un service de la Commission s'occupe de la vérification des comptes relatifs aux transports dans les Provinces maritimes. Cinq vérificateurs font partie de ce service. De chaque gare part, à l'intention de la Commission, une formule où est indiqué chaque envoi fait sous l'empire de la loi relative aux transports dans les Provinces maritimes. Le chef de gare y indique le prix exigé en conformité de cette loi et ce que le transport aurait coûté au tarif régulier, ainsi que la différence. La Commission a approuvé cette formule. Chaque année, la Commission doit attester, à l'intention du ministre, la somme que l'Etat doit rembourser au réseau par suite de l'application de la loi relative aux transports des Provinces maritimes.

Le PRÉSIDENT: Est-ce la seconde vérification dont vous avez parlé?

M. COOPER: Je ne sais quelle vérification la Commission fait de l'état en question.

Le PRÉSIDENT: A part la vérification effectuée par la Commission, l'auditeur général en fait-il une autre?

M. VIEN: Le témoin ne peut connaître ces choses personnellement puisque, en vertu de la loi sur les prix de transport dans les Provinces maritimes, c'est la Commission des chemins de fer et non le réseau qui doit viser les comptes.

L'hon. M. VENIOT: En vertu de la loi sur la vérification, l'auditeur général doit vérifier tous les comptes qui entraînent des versements.

M. VIEN: C'est exact. Mais il ne s'agit pas de versements; c'est un compte dont le réseau n'a pas obtenu le paiement. Il n'y a pas de versement. Simple-ment, le National-Canadien n'a pu percevoir ces sommes à cause de l'application de la loi sur les prix de transport dans les Provinces maritimes.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas ce que voulait dire M. Veniot. Il voulait dire que le Parlement vote la somme voulue, laquelle doit donc être soumise à la vérification de l'auditeur général.

M. VIEN: Je ne pense pas que l'auditeur général ait jamais vérifié ce compte.

L'hon. M. VENIOT: Je sais que le compte n'est pas vérifié.

M. HEAPS: Les vérificateurs du réseau ne font-ils pas cette besogne?

L'hon. M. FULLERTON: Je n'en suis pas sûr.

Le PRÉSIDENT: Mais les vérificateurs nommés par le Parlement?

M. HEAPS: Le certificat publié à la page 17 me l'indiquerait-il pas?

L'hon. M. FULLERTON: Oui. Je suppose que ces vérificateurs se chargent de la besogne en question, mais je n'en suis pas sûr.

Le PRÉSIDENT: Comme l'a dit M. Fairweather, la vérification comprend la préparation d'un état dans les bureaux du réseau. Mais la Commission des chemins de fer reçoit les comptes détaillés qu'elle examine et vérifie. En outre, le Parlement est saisi chaque année du crédit nécessaire pour combler la différence, somme qu'il vote et que, par conséquent, l'auditeur général a le droit de vérifier. M. Veniot prétend que l'auditeur général ne vérifie pas ces comptes.

M. HEAPS: Si l'auditeur général les examinait, par combien de vérifications passeraient les mêmes comptes?

Le PRÉSIDENT: Il y a d'abord l'examen de l'état primitif auquel procèdent les vérificateurs du National-Canadien, puis celui de la Commission des chemins de fer; en troisième lieu...

M. HEAPS: Celui de Clarkson, Gordon et Dilworth.

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas qu'ils examinent ce compte.

M. HEAPS: Ils le pourraient. Quelle est la quatrième vérification?

Le PRÉSIDENT: Celle de l'auditeur général.

M. HEAPS: Doute-t-on de l'exactitude de ces rapports ou états?

L'hon. M. VENIOT: Oui, j'en doute. Non pas de l'exactitude de ces rapports. Je ne puis soulever la question ici, parce que la Commission des chemins de fer n'est pas représentée. Mais je l'aborderai ailleurs. Je n'ai rien à dire contre le National-Canadien.

M. PARENT: Possédez-vous quelque statistique qui indiquerait la différence entre la valeur de remplacement et la valeur comptable du réseau?

M. FAIRWEATHER: La question de la valeur de remplacement est bien compliquée. Nous n'avons jamais calculé cette valeur. Ce travail entraînerait des frais considérables. Il en a coûté \$800 par mille, aux chemins de fer américains, pour préparer un exposé de ce genre.

L'hon. M. FULLERTON: Et qu'en ont-ils fait ensuite?

M. FAIRWEATHER: Il n'avait plus aucune utilité.

M. PARENT: Je vous ai demandé aussi si vous constituez une réserve pour la dépréciation.

M. FAIRWEATHER: Nous ne suivons pas cette méthode, mais plutôt celle de la comptabilisation du matériel désaffecté.

M. PARENT: Est-ce que le National-Canadien...

M. FAIRWEATHER: C'est la méthode acceptée par tous les chemins de fer de l'Amérique, sauf qu'aux Etats-Unis l'Interstate Commerce Commission oblige les chemins de fer à recourir à la comptabilisation de la dépréciation pour le matériel roulant et certains autres biens.

M. PARENT: Agit-on de même au Canada?

M. FAIRWEATHER: Au Canada, tous les chemins de fer ont la comptabilisation du matériel désaffecté.

Le PRÉSIDENT: Comme M. Roberts, du ministère des Finances, est ici, nous pouvons faire la lumière sur la question de la vérification. Pourrait-il nous dire si l'auditeur général examine le crédit voté chaque année par le Parlement pour combler la différence entre ce qu'aurait produit le tarif régulier et la somme qu'a donnée le tarif abaissé de 20 p. 100?

M. B. J. ROBERTS: L'auditeur général accepte le certificat des comptables experts qui vérifient les livres du réseau, c'est-à-dire les vérificateurs réguliers du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Par conséquent, M. Heaps avait raison de dire qu'il y a quatre vérifications: celle du réseau, celle de la commission, celle de nos comptables et celle de l'auditeur général.

M. ROBERTS: Non. La commission, je crois, ne vérifie pas les comptes de cette partie du déficit résultant du rabais consenti en vertu de la loi sur les prix de transport dans les Provinces maritimes. Nous comblons tous le déficit, dont une partie résulte de la loi en question. Il y a quelque temps, le Conseil de vérification, agissant au nom de l'Etat, a procédé à une étude sur l'effet de ce rabais. Il a établi une base de calcul, c'est-à-dire un pourcentage qui peut représenter les pertes qu'entraîne l'application de la loi. Il n'y a pas de vérification en détail des connaissances comme on le fait dans le cas des compagnies qui obtiennent des subsides de l'Etat à cause de l'abaissement de leurs tarifs. Il n'y a qu'une vérification, à cet égard, dans le cas du National-Canadien. La somme en jeu ne constitue qu'une partie du déficit total et c'est le vérificateur nommé par le Parlement pour vérifier les livres du réseau qui se charge de la vérification du déficit.

L'hon. M. VENIOT: Quelle méthode a adoptée la Commission à l'égard de la vérification que lui présente le réseau?

M. ROBERTS: Je pense qu'elle procède à la vérification en détail des connaissances.

L'hon. M. VENIOT: Lui remet-on les connaissances ou seulement des certificats?

M. ROBERTS: Je n'en sais rien. C'est le ministère des Chemins de fer et Canaux qui s'en occupe.

L'hon. M. VENIOT: Je voulais simplement savoir quelle méthode on suit pour la vérification, afin d'établir la comparaison avec la méthode adoptée pour les compagnies particulières.

M. YOUNG: Je désire poser une question au fonctionnaire. Dans les Provinces maritimes, si les chemins de fer transportent des marchandises pour leur propre usage, comme des rails par exemple, font-ils une facture des frais de transport?

M. FAIRWEATHER: Voulez-vous savoir si nous préparons une facture de frais de transport pour les matériaux qui doivent servir au réseau?—R. Non, ces matériaux ne font pas l'objet de telles factures. Cependant, nous en préparons si les matériaux doivent servir à une entreprise de premier établissement. On porte sur la facture les frais réellement encourus pour le transport, et vous verrez...

M. YOUNG: Peu m'importe les détails.

M. FAIRWEATHER: Si les matériaux sont imputés sur les comptes d'entretien ou d'exploitation, nous ne tenons pas compte des frais de transport; nous en tenons compte, dans une certaine mesure, s'ils sont imputés sur le compte de capital.

M. YOUNG: Prenons ce dernier cas. Exigez-vous de l'Etat le remboursement du rabais de 20 p. 100 que vous auriez opéré dans le compte des frais de transport?

M. FAIRWEATHER: Non.

L'hon. M. VENIOT: Vous parlez du National-Canadien?

M. FAIRWEATHER: Il s'agit uniquement d'un jeu d'écritures dans nos livres.

M. FINN: Mais, pour la région de l'Atlantique?

M. FAIRWEATHER: Une partie du réseau n'exige rien de l'autre pour le transport des matériaux destinés aux fins de la compagnie.

M. FINN: Quelle est actuellement la frontière occidentale de la région de l'Atlantique?

M. FAIRWEATHER: Pour les fins de l'exploitation, la région de l'Atlantique finit à la Rivière-du-Loup. Pour les fins de la comptabilité, les lignes de l'Est se terminent à Lévis.

M. FINN: La ligne de la Rivière-du-Loup à Montréal, qui fait partie de l'ancien Intercolonial, rentre dans quelle division du réseau?

M. FAIRWEATHER: La région du centre.

M. FINN: D'où la dirige-t-on?

M. FAIRWEATHER: De Toronto.

M. FINN: A l'origine, cette ligne faisait bien partie de l'Intercolonial?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. FINN: Non pas à l'origine. Mais on la rattacha à ce chemin de fer quand le National-Canadien se chargea de son exploitation.

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

M. YOUNG: A la page 3 du rapport, je vois un poste intitulé: "Résultat de l'exploitation" et, à la page 2 de l'étude analytique, je lis: "Récapitulation du résultat de l'exploitation". Les chiffres sont-ils les mêmes dans les deux cas?

M. FAIRWEATHER: Dans l'étude analytique, il y a une statistique détaillée. Les comptes y apparaissent plus en détail et avec plus d'explications que dans le rapport.

M. YOUNG: Je constate que les frais et les recettes d'exploitation sont à peu près au même chiffre. Mais, au poste intitulé: "Impôts et loyers", les chiffres diffèrent. D'où vient cette différence?

M. FAIRWEATHER: Parlez-vous de la différence entre le déficit comptable de la recette et le déficit en espèces?

M. YOUNG: Je parle d'un poste qui paraît à la page 3 du rapport sous le titre: "Résultat de l'exploitation", puis à la page 2 de l'étude analytique, sous le titre de: "Impôts et loyers". Dans le premier cas, il comporte une somme de six millions et, dans l'autre, de sept millions en chiffres ronds.

M. FAIRWEATHER: Il y a différence entre le déficit comptable et le déficit en espèces. Voyez, vers la fin du petit tableau imprimé à la page 3, un poste intitulé "Déficit en espèces, \$47,000,000". Dans l'étude analytique, le chiffre correspondant est de 48 millions. La différence entre les deux nombres représente des déficits qui ne sont pas des déficits en espèces et qui sont inclus dans le compte des recettes mais qu'on ne doit pas combler en espèces. La somme de 47 millions est celle que doit fournir le Parlement. En outre, nous avons inclus dans le compte de notre déficit la différence entre les \$47,421,000 et les \$48,800,000: cette différence représente une partie du déficit des recettes qu'il n'est pas besoin de combler en espèces.

M. YOUNG: Quelle est la différence entre la comptabilité fondée sur les recettes et les dépenses et la comptabilité fondée sur les rentrées en espèces?

M. FAIRWEATHER: A la page 3, le compte se fonde sur les rentrées en espèces. Dans l'étude analytique, les dépenses se calculent sur une base cumulative. Qu'il me soit permis de m'expliquer. Prenons comme exemple la dette fondée. Chaque année, nous portons au compte du déficit d'exploitation une partie de la perte sur nos titres, inscription que vous trouverez au compte du revenu.

Cette façon d'agir fait monter le compte du déficit, mais nous n'avons pas besoin d'espèces pour faire la contre-partie de ce déficit; il s'agit d'un simple jeu d'écritures.

M. VIEN: Revenons à la page 16. J'aimerais à vous entendre expliquer plus à fond votre façon de procéder à l'égard du matériel désaffecté, sur la façon dont vous indiquez la dépréciation du matériel roulant.

M. FAIRWEATHER: Vous voulez aborder en premier lieu la mise au rancart du matériel dans la comptabilité des réseaux canadiens?

M. VIEN: Oui. Aux Etats-Unis, c'est l'Interstate Commerce Commission qui vous régit en l'espèce?

M. FAIRWEATHER: En effet, mais au Canada nous tenons compte de la mise au rancart du matériel dans notre comptabilité. Je le répète, la mise au rancart et la dépréciation reviennent au même, à la longue, mais voici comment nous nous y prenons: Chaque année, l'administration fait l'inventaire du matériel roulant, et la voiture qui ne vaut plus la peine d'être réparée est mise au rancart et les matériaux utilisables récupérés; et la différence entre la valeur de récupération de la voiture et sa valeur comptable—c'est peut-être \$2,000 dans un cas et \$150 dans l'autre. D'abord, l'administration décide qu'une certaine voiture ne vaut plus la peine d'être réparée; ensuite, la valeur comptable de la voiture, moins la valeur des matériaux récupérés, disparaît du compte de placement pour entrer dans les frais d'exploitation au chapitre de l'entretien du matériel sous la rubrique Mises au rancart, et figure dans les comptes qui vous sont présentés et fait partie des crédits que vous êtes appelés à voter, puis nous employons ces fonds et nous les imputons sur notre compte de capital, et cela revient à la dépréciation en comptabilité. J'ajouterais que la différence entre la somme affectée à la dépréciation et la somme affectée à la mise en rancart peut varier considérablement certaines années, mais qu'elle est à peine perceptible lorsque vous répartissez la somme entre trente ou quarante ans; cela revient au même à la longue.

M. YOUNG: Mais une différence peut être accusée certaines années.

M. FAIRWEATHER: Oui, et une différence très sensible, une différence de plusieurs millions dans une seule année, de cinq millions, voire même de sept millions, mais les deux méthodes aboutissent à la longue aux mêmes résultats.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, l'administration du chemin de fer a rédigé un mémoire qui porte uniquement sur cet aspect. Doit-on le distribuer?

M. VIEN: Aborde-t-il la disposition du matériel mis au rancart?

M. FAIRWEATHER: Non, monsieur. Il traite des bases théoriques de la comptabilité de mise au rancart et de dépréciation.

M. VIEN: Comment déterminez-vous la valeur?

M. FAIRWEATHER: Par simple calcul. Nous mettons la voiture au rancart. Les matériaux à récupérer—c'est peut-être un essieu, une roue, une boîte d'essieu ou un coussinet—vont au magasin, et nous en débitons à celui-ci la valeur, tout comme si nous les achetions d'une autre compagnie.

M. VIEN: Que faites-vous du matériel mis au rancart? Le vendez-vous?

M. FAIRWEATHER: Non, nous ne le vendons pas. Nous le démontons nous-mêmes et les matériaux encore utilisables vont au magasin, puis nous vendons la ferraille aux grandes aciéries et ailleurs.

L'hon. M. VENIOT: A concurrence?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. FINN: Avant la fusion des réseaux sous le nom de National-Canadien, lorsque l'ancien Intercolonial s'étendait d'Halifax jusqu'à Montréal, le déficit de ce dernier chemin de fer était-il comblé tout entier par le trésor canadien?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. FINN: Aux termes du pacte fédératif?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. FINN: Pourquoi nous couper à la Rivière-du-Loup?

M. FAIRWEATHER: Ce n'est pas à moi qu'il faut le demander, monsieur.

M. FINN: Non, mais quelqu'un le sait. A qui doit-on le demander?

M. HUNGERFORD: Question d'exploitation.

M. FINN: Prenez des marchandises transportées d'Halifax à Montréal. A partir de la Rivière-du-Loup, ces marchandises entrent dans la division du Centre.

M. HUNGERFORD: Dans une partie de la division du Centre?

M. FINN: A partir de la Rivière-du-Loup, elles entrent dans la comptabilité de la division du Centre.

M. FAIRWEATHER: Oui, au *pro rata*. Va sans dire, ne leur sont pas imputés les frais de...

Le PRÉSIDENT: Ne fait-on pas erreur? Je pensais que cette partie ne valait que pour le parcours Rivière-du-Loup à Charny, car la loi dit jusqu'à Lévis, non pas jusqu'à Montréal.

M. FINN: Avant de fusionner avec le National-Canadien, l'Intercolonial allait jusqu'à Montréal.

Le PRÉSIDENT: Jusqu'à Sainte-Rosalie.

M. FINN: Oui, hors de Montréal. Il comprenait l'ancien chemin Drummond, d'abord loué puis acheté. L'Intercolonial se rendait donc jusqu'à Montréal. Or, outre cela, que comprend ce que vous appelez la division de l'Est? Quel parcours, outre celui d'Halifax à Montréal?

M. FAIRWEATHER: Un parcours considérable. Par exemple, nous avons l'Atlantic Québec and Western, puis le Québec Oriental, l'Halifax and South-western, l'Intercolonial et plusieurs autres.

M. FINN: J'entends hors des Provinces maritimes.

M. FAIRWEATHER: Hors des Provinces maritimes? Un instant. Parlons de la même chose. Le parcours des réseaux de l'Est. Il est question des réseaux de l'Est dans la région de l'Atlantique, n'est-ce pas?

M. FINN: La région de l'Atlantique s'étend jusqu'à la Rivière-du-Loup, tandis que l'autre finit à Lévis. Disons, pour les besoins de la cause, que l'Intercolonial se rend jusqu'à Montréal, sans interruption. Quels autres réseaux dans la province de Québec sont compris dans le parcours de la division de l'Est?

M. FAIRWEATHER: Aucun.

L'hon. M. VENIOT: Et le chemin de fer de Témiscouata?

M. FAIRWEATHER: Il ne nous appartient pas. C'est une entreprise distincte.

L'hon. M. VENIOT: Et les chemins de fer de la Gaspésie qui sont entrés dans la fusion?

M. FAIRWEATHER: Je les ai mentionnés. Oh! c'est dans Québec. Il s'agit de l'Atlantic, Quebec and Western et du Québec Oriental.

M. FINN: Quel est le parcours de ce chemin de fer-là?

M. FAIRWEATHER: L'Atlantic, Quebec and Western a un parcours de 102 milles, et le Québec Oriental un parcours de 100 milles, soit 202 milles pour les deux.

Le PRÉSIDENT: Avant de passer à l'examen du compte de profits et pertes, il serait à propos d'aborder les crédits que la Chambre n'a pu adopter parce que nous ne nous en sommes pas encore saisis. Nous avons tous reçu l'autre budget supplémentaire pour l'année se terminant le 31 mars 1935, et voici ce que l'on

y lit sous le crédit n° 286: Montant requis pour combler le déficit net de revenu de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, y compris profits et pertes, subi par le réseau en 1935, tel que certifié par les vérificateurs dans le rapport annuel de la compagnie pour 1935, mais à l'exclusion de tous les éléments ne portant pas sur la caisse, y compris les intérêts sur avances consenties par le gouvernement du Dominion, tels que certifiés en outre par les vérificateurs et approuvés par le ministre des Chemins de fer et Canaux. Ce paiement doit être appliqué en réduction des avances comptables consenties à la compagnie, à même le Fonds du revenu consolidé, sous l'empire de la Loi financière des chemins de fer Nationaux du Canada, 1935; Chemins de fer Nationaux du Canada, à l'exclusion des lignes de l'Est, \$41,795,757.24; Lignes de l'Est, à l'exclusion du bateau passeur de l'Île du Prince-Edouard et des termini, \$5,265,373.20; Bac transbordeur de l'Île du Prince-Edouard et termini, \$360,334.36. Or, la Chambre a été saisie de ce crédit, mais elle en a subordonné l'adoption définitive à l'examen du comité, et tout ce que je demande à celui-ci, c'est d'aborder dès l'instant ce crédit.

M. HEAPS: Le conseil de régie pourrait peut-être nous communiquer une déclaration au sujet du déficit de \$47,000,000 dont il est ici question, et nous apprendre le chiffre du déficit prévu de l'année suivante?

Le PRÉSIDENT: Vous avez aussi devant vous le budget de 1936, qui vous donne une idée de la base dont s'inspire l'adoption de ces crédits, mais il va falloir en différer l'examen jusqu'à l'adoption de la résolution présentement à l'étude de la Chambre. Ils figurent parmi les autres crédits supplémentaires déposés avant-hier. Ces crédits-ci sont pour 1936 et font partie du budget que vous avez devant vous.

M. HEAPS: Le président du conseil de régie me renseignerait peut-être. Je vois ici un poste de \$360,000 pour le bac transbordeur de l'Île du Prince-Edouard et des termini. Je voudrais me renseigner sur l'exploitation tout entière du bac. Je voudrais connaître les chiffres du trafic-marchandises, ceux du trafic en général et les frais d'exploitation du bac.

M. YOUNG: Que les dirigeants du chemin de fer nous disent d'abord quand commence leur année financière.

Le PRÉSIDENT: Le 1er janvier.

M. YOUNG: L'année civile?

M. FAIRWEATHER: L'année civile. Le bac assure le service entre Tormentine et Borden, sur le détroit de Northumberland, une distance d'environ neuf milles. Il a fait 1,884 traversées durant l'année, et transporté 253,407 tonnes nettes de marchandises, 65,765 voyageurs et 13,806 automobiles.

M. HEAPS: Que coûte au Gouvernement l'exploitation du bac?

M. FAIRWEATHER: L'entretien et l'exploitation du bac et des termini ont coûté \$435,373, et le restaurant du bac, \$8,268, soit au total, \$443,641. Les recettes attribuées au bac et au parcours de neuf milles s'élèvent à \$89,338.71, ce qui laisse un déficit net de \$354,302. Il y a une faible dépense au compte du National-Canadien.

M. HEAPS: Veuillez répéter le chiffre de la recette.

M. FAIRWEATHER: Frais d'exploitation, \$443,641; recettes d'exploitation, \$89,338; perte nette d'exploitation, \$354,302, plus une faible somme d'intérêts de \$6,031 sur des dépenses du National-Canadien, soit une perte totale de \$360,334.

M. HEAPS: Voilà qui est extraordinaire, va sans dire. Des frais aussi élevés pour un bac qui transporte un peu plus de mille personnes par semaine.

M. HOWARD: C'est là un bon nombre de gens.

M. HEAPS: En effet, mais si l'on ne considère que le côté financier chaque dollar de recette du bac transbordeur occasionne au Gouvernement une dépense de cinq dollars.

M. LABELLE: Les neuf milles du parcours sont l'unique source de revenu. S'il s'agit de pommes de terre en provenance de Charlottetown, par exemple, le bac n'est crédité que pour les neuf milles, le reste du parcours étant crédité au National-Canadien.

M. HEAPS: Rien de plus logique. Votre service se borne à ce parcours de neuf milles. Tout ce qui m'étonne, c'est qu'un service avec une si faible recette occasionne une si forte dépense.

L'hon. M. VENIOT: Il s'agit d'un engagement contractuel aux termes du pacte fédératif. Peu importe les frais.

M. HEAPS: Si vous voulez, mais il n'en reste pas moins que jamais nous ne connaissons bien la source des déficits de nos réseaux ferrés. Voilà un cas qui échappe à la direction du chemin de fer. On ne saurait donc lui jeter à la face l'accusation d'incurie lancée si souvent en certains milieux. Je me demande s'il n'existe pas un autre moyen de remplir notre engagement contractuel aux termes du pacte fédératif.

L'hon. M. VENIOT: En perçant un tunnel; le pacte fédératif pose l'obligation d'un tunnel ou d'un bac transbordeur.

M. HEAPS: Mes questions s'adressent à la direction, non pas à M. Veniot. La direction du chemin de fer peut-elle me dire s'il n'existe pas un moyen d'assurer ce service sans avoir à dépenser cinq dollars pour chaque dollar de recette.

L'hon. M. FULLERTON: Je n'en connais pas d'autre.

M. HUNGERFORD: Mais ce n'est pas tout. Nous avons déjà dit qu'une partie seulement de la recette est créditée au bac transbordeur, mais il faudrait ajouter que celui-ci procure au chemin de fer un trafic considérable. Le tableau n'est donc pas complet.

M. FINN: Ce trafic va tout entier à la région de l'Atlantique ou à celle du Centre.

M. FAIRWEATHER: A celle de l'Atlantique.

M. FINN: Mais vous avez dit le National-Canadien tantôt.

M. FAIRWEATHER: Je parlais de la somme d'intérêts de six mille et quelques dollars sur des frais que le National-Canadien a subis et qu'il a imputés à ce service.

M. FINN: C'est-à-dire du bac transbordeur?

M. FAIRWEATHER: Oui. Le National-Canadien est chargé, par décret du conseil, de l'exploitation du bac, et il y a fait certaines dépenses qui portent intérêt.

M. FINN: Le bac transbordeur n'entre-t-il pas dans l'exploitation de la région de l'Atlantique?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. FINN: Et ses frais d'exploitation ne sont-ils pas imputés à la région de l'Atlantique?

M. FAIRWEATHER: Ils font l'objet d'une comptabilité distincte.

M. FINN: Ils sont imputés à la région du Centre, à celle de l'Est ou à celle de l'Atlantique?

M. FAIRWEATHER: Non. Ils forment un poste distinct et sont votés à part depuis quelques années. On a demandé de séparer le compte de recettes du bac transbordeur du reste des réseaux de l'Est; ce compte est aujourd'hui distinct et l'argent est voté à part.

M. FINN: Il y a autre chose. Quelle distance y a-t-il entre les endroits sur le réseau de l'Est—Diamond-Junction et Lévis—et Montréal?

M. FAIRWEATHER: Environ 180 milles.

M. FINN: Donc, si vous ajoutez cette distance à 203 milles, vous avez l'ancien Intercolonial...

M. FAIRWEATHER: Je crains de vous avoir mal informé quelque part, monsieur.

M. FINN: Vous avez parlé de deux chemins de fer dans Québec, l'un de 102 milles, l'autre de 100 milles.

M. FAIRWEATHER: Ce sont là des lignes qui furent ajoutées à la région de l'Atlantique.

M. FINN: Elles ne faisaient pas partie de l'ancien Intercolonial?

M. FAIRWEATHER: Non.

M. FINN: Voilà justement le point dont il s'agit. Ces lignes ne sont pas une partie de notre fardeau. Il n'en est pas question à l'article 145 de l'Acte constitutionnel.

Le PRÉSIDENT: Elles n'existaient pas encore.

M. FINN: Non. Elles n'existaient pas. L'article 145 n'en ordonne pas la construction non plus. Mais elles font aujourd'hui partie du réseau. Si vous ajoutez 180 milles à 202 milles, vous obtenez 382 milles.

M. FAIRWEATHER: Le calcul est exact, monsieur. Les 202 milles font partie du réseau de l'Est, pas les 180 milles.

L'hon. M. VENIOT: Ces chemins de fer furent absorbés en 1928.

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. FINN: La partie la plus rémunératrice de l'ancien Intercolonial, soit le parcours entre la Rivière-du-Loup et Montréal, appartient à la division du Centre, et nous grevons l'Intercolonial de ces deux chemins de fer de Québec accusant un déficit supérieur à cinq millions.

M. FAIRWEATHER: Le réseau de l'Est est défini par une loi du Parlement.

M. FINN: Je le sais. Dites-moi, n'en est-il pas ainsi?

M. FAIRWEATHER: Le réseau de l'Est est défini par la loi, et nous nous y conformons.

M. FINN: Répondez-moi: Ce que j'avance n'est-il pas un fait?

Le PRÉSIDENT: Dites oui.

M. FAIRWEATHER: Eh bien! oui, monsieur le président. Le sujet est très complexe.

M. FINN: Il n'est pas très complexe. Vous n'avez qu'à prendre le parcours de Diamond-Junction à Montréal, et les deux chemins de fer dont vous parlez, l'un l'Oriental—ce doit être l'Oriental, je n'en ai jamais entendu parler—à 100 milles, l'autre 102 milles, vous prenez ce chemin de fer, dis-je, et vous le mettez dans la région de l'Atlantique.

M. FAIRWEATHER: Il fait partie et de la région de l'Atlantique et du réseau de l'Est.

M. FINN: Oui. Puis il y a 180 milles de Lévis à Montréal, sur l'ancien Intercolonial.

M. FAIRWEATHER: Jusqu'à Sainte-Rosalie.

M. FINN: Je me place maintenant au point de vue de l'exploitation. C'est la partie la plus rémunératrice de l'ancien Intercolonial, et celle aussi où la rampe est la plus douce.

M. FAIRWEATHER: C'est oui pour la première partie, mais non pour la deuxième.

M. FINN: De quoi s'agit-il dans la première partie?

M. FAIRWEATHER: Vous avez raison pour la distance. Mais que cette section soit la plus rémunératrice, c'est affaire d'opinion.

M. FINN: Je n'ai peut-être pas raison d'adresser cette question au financier que vous êtes, mais je vais la poser à l'ingénieur. N'est-il pas vrai que la rampe est plus douce à partir de Lévis? Ce n'est pas à vous que je m'adresse, monsieur Fairweather, car vous n'êtes pas ingénieur.

M. FAIRWEATHER: Mais je le suis. J'affirme que la rampe n'est pas plus douce.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions?

M. HANSON: Je propose que nous fassions rapport sur les crédits.

Le PRÉSIDENT: C'est uniquement à la demande du chef de l'opposition que ces crédits sont soumis à l'examen du comité. On n'exige pas de nous un rapport. (Adopté).

M. HOWARD: Dites-moi d'abord pourquoi vous indiquez des frais d'exploitation de \$8,000 pour le restaurant du bac, sans indication aucune de la recette?

M. FAIRWEATHER: Ces rapports sont synoptiques. Les recettes y sont incluses sans doute. Je ne les ai pas parcourus en entier, mais les recettes doivent se trouver dans la partie supérieure. Le restaurant montre \$10,000 de recettes, et \$605 de privilèges. Je citais simplement le chiffre d'ensemble.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous avez aussi devant vous le budget supplémentaire spécial de 1936-1937. A la page 17 du budget apparaissent les crédits n^{os} 426, 427 et 428 relatifs au National-Canadien. Vous avez également le budget complet et commenté dressé par le National-Canadien. A mon avis, il conviendrait d'en disposer sans tarder, car la Chambre doit se saisir de ces crédits aujourd'hui ou au début de la semaine prochaine.

M. HEAPS: Le budget supplémentaire spécial?

Le PRÉSIDENT: Oui, le crédit n^o 426. Me dispensez-vous de le lire?

M. HEAPS: Est-ce là le montant total dépensé?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit d'une procédure nouvelle et une explication s'impose. Rappelez-vous qu'en 1930, 1931-1932, un débat s'éleva au comité sur l'opportunité de faire voter à l'avance par la Chambre le budget du Canadien-National. Jusqu'ici, nous n'examinions que des crédits qui étaient déjà dépensés et que nous ne pouvions donc ni modifier ni même en recommander la modification; mais cette année, le Gouvernement a décidé de déposer à l'avance ce budget à la Chambre, et les crédits n^{os} 426, 427 et 428 sont le résultat de cette décision. Vous trouverez tous les détails voulus dans le budget du National-Canadien.

M. HEAPS: Pour bien préciser, ce chiffre de \$39,900,000 se compare à celui de \$47,421,000 de l'an dernier?

Le PRÉSIDENT: Peu importe, car le Gouvernement invite...

M. HEAPS: Cela importe, au contraire.

Le PRÉSIDENT: Permettez. Le Gouvernement invite le Parlement à voter un certain montant que ne pourront pas dépasser les dirigeants du National-Canadien au cours de l'année financière 1936. Si les fonds viennent à manquer, il faudra voter des crédits supplémentaires.

M. HEAPS: Les deux numéros que j'ai tenté de comparer donnent au comité une idée des prévisions du réseau pour l'année?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. HEAPS: Pour l'année qui s'en vient, le réseau prévoit une diminution de son déficit de sept millions.

Le PRÉSIDENT: C'est là un espoir.

M. HEAPS: Il s'agit d'estimations faites en toute connaissance de cause. Le président du conseil de régie consentira-t-il peut-être à nous dire maintenant combien il espère de recettes pour l'année qui s'en vient.

L'hon. M. FULLERTON: Voyez la brochure.

M. HUNGERFORD: C'est intitulé "1936".

M. YOUNG: Je crois comprendre que ceci porte encore sur l'année civile 1936. Le n° 426 montre un déficit réduit de sept millions. Trois ou quatre mois de cette année se sont déjà écoulés. A quels résultats a-t-on effectivement abouti jusqu'ici cette année? Ces résultats motivent-ils l'optimisme dont on fait preuve?

L'hon. M. FULLERTON: Je ne sais quoi vous répondre au juste. Jusqu'ici les résultats sont déficitaires. A la fin de mars nous avons un surplus de \$76,741, contre un surplus de \$481,000 l'an dernier. Nous avons dépensé énormément pour la neige, les inondations, etc.

M. HEAPS: Citez-nous des chiffres.

M. MORROW: M. Heaps veut savoir comment se comparent vos chiffres à ceux de votre budget.

L'hon. M. FULLERTON: Nos chiffres sont d'environ deux millions inférieurs à ceux de notre budget.

M. YOUNG: Qu'entendez-vous par "inférieurs à ceux de notre budget"?

L'hon. M. FULLERTON: Chaque mois, nous faisons l'estimation de notre recette et de notre dépense. Nous constatons que nous avons prévu une recette trop élevée, que la recette n'a pas donné autant que nous l'espérions et que la dépense a dépassé nos prévisions, et qu'un déficit d'environ deux millions en résulte.

M. YOUNG: Pour le moment, les résultats démentissent l'optimisme que vous exprimez dans vos prévisions.

L'hon. M. VENIOT: Mais le pire est passé.

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. HOWARD: Trois ou quatre mois.

L'hon. M. FULLERTON: Trois mois: janvier, février et mars.

M. HUNGERFORD: Nous dressons le budget de l'année, puis nous établissons les prévisions de chaque mois. Nos prévisions mensuelles sont dépassées d'autant, mais rien ne dit que nous ne regagnerons pas le terrain perdu.

L'hon. M. VENIOT: Et lorsque vous avez dressé le budget de 1936, vous ne vous attendiez pas à tous les ennuis de l'hiver dernier à cause de la neige, des inondations et le reste?

M. HUNGERFORD: Parfaitement. Nous avons souffert des deux côtés: la sévérité de la température a nui au trafic, et nous avons perdu des revenus. De plus, les frais d'exploitation ont monté sensiblement. Au printemps, des inondations sont venues nuire aussi au trafic, en particulier dans l'Est, et les frais ont monté en conséquence. Nous avons traversé trois mois particulièrement difficiles.

M. HOWARD: Mais vous prenez votre budget de l'année et le répartissez entre les douze mois?

M. HUNGERFORD: Ce n'est pas tout à fait cela. Nous avons constaté que les recettes de chaque mois se totalisent à un pourcentage assez uniforme du budget de l'année, et nous nous servons de cette échelle.

M. HEAPS: Connaissez-vous les frais des inondations et de l'enlèvement de la neige durant ces trois mois?

L'hon. M. FULLERTON: Oui. Nous vous les communiquerons.

M. FAIRWEATHER: Voici un état qui vous apprendra les frais de l'enlèvement de la neige et de la glace et du transport du sable. En janvier, février et mars

1936, la dépense s'est élevée à \$1,900,000, soit une augmentation de \$600,000. Nous avons dépensé cette année \$619,000 de plus. Cela ne tient pas compte des dommages occasionnés par les inondations.

M. HUNGERFORD: Il y a aussi à considérer la réduction des charges à cause du froid.

L'hon. M. VENIOT: Plusieurs jours de suite parfois, les trains sont incapables d'avancer.

L'hon. M. FULLERTON: Et nous avons augmenté les salaires.

M. YOUNG: Je conclus qu'à moins d'être particulièrement favorisés durant les neuf autres mois de l'année, nous pouvons nous attendre à un déficit plus considérable que nous n'avions prévu?

L'hon. M. FULLERTON: C'est bien possible.

M. HUNGERFORD: Nous espérons que le trafic sera considérable.

L'hon. M. FULLERTON: Si nous avons des céréales à transporter de l'Ouest, cela nous viendrait en aide.

M. HEAPS: Dites-moi comment la recette et la dépense du chemin de fer se comparent pour le premier trimestre de cette année et le premier trimestre de l'an dernier?

L'hon. M. FULLERTON: La recette de janvier, février et mars de cette année atteint \$40,279,771, à comparer à \$38,370,000 l'an dernier, soit une augmentation de \$2,000,000 à peu près.

M. HEAPS: Et la dépense?

L'hon. M. FULLERTON: Les frais d'exploitation ont monté de \$2,313,000, à cause d'inondations, de la neige et de la glace, de majorations de salaires, mises à la retraite et le reste.

Le PRÉSIDENT: Le crédit est-il adopté? (Adopté.)

L'hon. M. STEWART: La coutume n'a pas existé dans le passé de présenter un budget comme celui-ci. Est-ce la première année qu'on le fait?

L'hon. M. FULLERTON: Nous le faisons chaque année.

L'hon. M. STEWART: Avez-vous toujours dressé votre budget de cette façon?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

L'hon. M. STEWART: Alors pourquoi le comité n'en a-t-il pas été saisi les années passées?

M. FAIRWEATHER: La coutume a été de le faire.

M. YOUNG: Mais la Chambre n'en a jamais été saisie.

Le PRÉSIDENT: Les années passées, le budget était soumis à l'examen du comité, mais nuls crédits n'étaient déposés à la Chambre à l'avance.

L'hon. M. STEWART: Alors on m'a mal répondu. J'ai demandé si, dans les années passées, on a saisi le comité d'un budget pareil à celui-ci, et l'on m'a répondu "Non."

L'hon. M. FULLERTON: C'est ce que je croyais.

L'hon. M. STEWART: Voilà mon souvenir des délibérations du comité.

Le PRÉSIDENT: C'est la première fois que la Chambre est saisie du budget du National-Canadien. Au surplus, le seul fait de déposer ce budget au Parlement l'assujettit à la vérification de l'Auditeur général.

M. ROBERTS: Le Parlement a toujours comblé le déficit après coup, mais comme le National-Canadien n'est pas doté d'un capital de roulement de quarante ou cinquante millions, les besoins du chemin de fer faisaient l'objet d'un projet de loi qui autorisait le ministre des Finances à consentir au chemin de fer des avances provisoires desquelles la dépense était débitée.

L'hon. M. VENIOT: Quel est l'avantage de ce système?

M. ROBERTS: La présentation mensuelle des comptes.

L'hon. M. VENIOT: Je voudrais m'informer de certains tarifs-marchandises. Quel est le tarif sur du blé de l'Ouest, disons de Montréal aux ports maritimes de l'Atlantique, Saint-Jean et Halifax? Je sais qu'il y a un tarif différentiel.

M. HUNGERFORD: Je ne crois pas que personne ici puisse répondre à cette question. Je m'informerai, cependant.

M. YOUNG: Quelqu'un a laissé entendre à la Chambre que si ces crédits étaient votés pour l'année courante, la gestion serait peut-être tentée d'épargner ses efforts pour réduire les dépenses. Ce danger existerait-il?

L'hon. M. FULLERTON: Pas le moins.

M. YOUNG: Je m'excuse presque d'avoir posé cette question.

L'hon. M. STEWART: Comment la gestion espère-t-elle combler le déficit?

L'hon. M. FULLERTON: Vous dites?

L'hon. M. STEWART: Sachant que votre budget est dépassé par deux millions, comment espérez-vous vous rattraper d'ici à la fin de l'année?

L'hon. M. FULLERTON: Nous espérons une forte augmentation de notre recette, pour une part. L'an dernier, le transport des céréales a moins donné que dans les quatre ou cinq années précédentes. La recette de cette source a diminué chaque année.

L'hon. M. STEWART: Votre budget s'en ressent?

L'hon. M. FULLERTON: Assurément.

L'hon. M. STEWART: Vous n'espérez pas d'autres recettes que celles qui sont dans votre budget?

L'hon. M. FULLERTON: Au contraire.

L'hon. M. STEWART: Comment espérez-vous rattraper les deux millions si votre budget tient compte de tout ce que vous espérez recevoir cette année?

L'hon. M. FULLERTON: Naturellement, la baisse des recettes a pour contrepartie la réduction des dépenses. Si la recette est déficitaire, vous allez remettre à plus tard des travaux qui s'imposent peut-être, mais qui peuvent attendre un peu.

L'hon. M. STEWART: De l'entretien différé?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

L'hon. M. STEWART: Votre budget renferme-t-il des dépenses qu'il serait rationnel et sans danger de remettre à l'année prochaine?

L'hon. M. FULLERTON: M. Hungerford va vous répondre.

M. HUNGERFORD: C'est selon. Les travaux nécessaires ne sont pas différés, tandis que ceux qui ne s'imposent pas le sont.

L'hon. M. STEWART: C'est ce que vous faites le plus possible pour l'entretien depuis quatre ou cinq ans, je suppose.

M. HUNGERFORD: Autant que je sache, nous l'avons toujours fait. C'est d'usage commun sur les chemins de fer.

L'hon. M. STEWART: Et en temps de crise, vous différez l'entretien encore un peu plus que durant les bonnes années?

M. HUNGERFORD: Précisément; mais nous nous efforçons en général de proportionner nos dépenses à nos recettes.

L'hon. M. STEWART: Supposons que plus tard, vous constatiez l'insuffisance de ce crédit de \$39,000,000, puisqu'il manque déjà deux millions, et qu'il en manquera peut-être encore deux en juillet, que ferez-vous?

Le PRÉSIDENT: On s'adressera de nouveau au Parlement.

L'hon. M. FULLERTON: Pouvons-nous faire autre chose?

L'hon. M. STEWART: Alors quel avantage y a-t-il à un budget qui ne lie pas? On reviendra nous dire: "Nous avons prévu \$39,000,000, mais c'est \$46,000,000 qu'il nous faut."

Le PRÉSIDENT: Il en est de même pour tous les services administratifs. Les prévisions ne sont que des prévisions.

M. YOUNG: Certes.

L'hon. M. STEWART: Pourquoi changer de méthode? Tout a bien marché chaque année. Quel motif inspire l'adoption de ce nouveau système?

M. HANSON: On veut s'éloigner du blanc-seing.

L'hon. M. VENIOT: N'est-il pas vrai que ce n'est pas le chemin de fer qui est au fond de l'affaire, mais plutôt le Gouvernement?

Le PRÉSIDENT: En effet.

L'hon. M. STEWART: Ce n'est pas une recommandation de la gestion.

L'hon. M. FULLERTON: Non. J'ignorais tout avant d'ouvrir le journal.

Le PRÉSIDENT: N'empêche que les dirigeants du National-Canadien furent appelés à préparer un état qui forme la base de ces crédits-là.

L'hon. M. FULLERTON: Nous avons dressé notre budget.

M. VIEN: Monsieur le président, voici ce que je veux savoir et ce qu'il convient de tirer un peu plus au clair, à mon avis: quel avantage le régime qui nous est proposé a-t-il sur l'ancien? Si je ne m'abuse, il fallait jusqu'ici l'adoption d'un projet de loi qui autorisât le ministre des Finances à consentir aux Chemins de fer Nationaux du Canada les avances dont ceux-ci pouvaient avoir besoin à l'occasion. Or, quel avantage y a-t-il de plus à proposer au Parlement l'adoption d'un crédit fixe? Je regrette d'être incapable de l'apercevoir à première vue.

Le PRÉSIDENT: Adressons-nous encore une fois à M. Roberts.

M. ROBERTS: Le nouveau régime s'inspire de la décision du Gouvernement de soumettre chaque item de dépense à l'examen du Parlement, afin que toute la dépense entre dans les prévisions budgétaires de l'année.

Le PRÉSIDENT: N'est-il pas vrai que le comité, au lieu de se borner comme dans le passé à examiner les déboursés, contracte un engagement pour l'année qui s'en vient?

M. VIEN: Quel que soit le montant voté, si le National-Canadien a besoin d'un, deux ou trois millions de plus il faudra que le Gouvernement les lui avance par mandat spécial du Gouverneur général. Là vous n'y pouvez rien, apparemment.

Le PRÉSIDENT: Mais quelles explications ne leur demandera-t-on pas?

M. HEAPS: Veuillez me dire si le Pacifique-Canadien dresse son budget d'avance chaque année.

L'hon. M. FULLERTON: Je l'ignore. J'imagine.

M. HEAPS: L'état de ses besoins?

M. FAIRWEATHER: Oui, j'inclinerais à le croire.

M. HOWARD: Cette méthode est plus dans la vraie manière des affaires que l'ancienne.

M. VIEN: Peut-être. L'une n'est pas plus désavantageuse que l'autre, à mes yeux. J'avoue mon impuissance à voir dans la nouvelle méthode d'autre avantage sur l'ancienne que de faire connaître au Parlement, en chiffres précis, les besoins prévus de l'année.

Le PRÉSIDENT: N'est-il pas vrai, monsieur Roberts, qu'il y a trois ans encore les crédits du Canadien-National étaient déposés à la Chambre des communes par voie de résolution affectant les fonds du revenu consolidé au paiement des dépenses du chemin de fer? C'était là une nouvelle initiative. Une résolution était déposée, puis un projet de loi s'inspirait de cette résolution.

M. ROBERTS: Il faut remonter à plusieurs années pour reprendre le fil interrompu. Commençons vers 1927 ou 1928. Le chemin de fer gagnait une bonne partie de ses charges fixes, et les crédits votés sous le régime de diverses lois—et non pas sous le régime d'une seule loi—étaient surtout affectés à des immobilisations. Le Gouvernement comblait les besoins de cet ordre en se faisant autoriser à garantir les émissions d'obligations de la compagnie, et à consentir à celle-ci des avances provisoires, en attendant la vente des obligations. Puis c'est l'époque des pertes considérables, et la première des lois d'assistance financière stipulait le paiement de tous les besoins du chemin de fer par voie d'emprunts au trésor fédéral ou de garantie d'obligations, et une année les déficits furent comblés par voie d'emprunts. Plus tard, lorsque la commission royale présenta son rapport, il fut décidé que les déficits seraient désormais comblés par le Gouvernement à titre de dépense et qu'ils ne seraient plus capitalisés. Puis une loi financière annuelle nous permit, en ce qui concernait les déficits, de consentir à la compagnie des avances comptables au cours de l'année. Lorsque le déficit était établi à la fin de l'année, nous faisons voter un crédit supplémentaire que nous affectons aux avances comptables. Cette année, nous obtenons le crédit à l'avance.

Le PRÉSIDENT: Un changement de méthode, monsieur Stewart.

L'hon. M. STEWART: Oui.

M. VIEN: Je propose que le crédit n° 286 du budget supplémentaire fasse l'objet d'un rapport favorable de notre part.

L'hon. M. STEWART: M. Roberts a fait observer qu'à des occasions précédentes il fut déposé à la Chambre un projet de loi en vertu duquel une avance était consentie à l'occasion au National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Par voie de résolution.

L'hon. M. STEWART: Il s'agissait sans doute d'une prévision.

Le PRÉSIDENT: Il s'agissait chaque fois d'une somme globale.

L'hon. M. STEWART: Le ministre des Chemins de fer devait avoir devant lui, tout comme nous-mêmes en ce moment, une estimation des besoins du National-Canadien, sans quoi le projet de loi n'eût pas spécifié le montant.

Le PRÉSIDENT: Certes.

L'hon. M. STEWART: Au lieu d'un projet de loi, il s'agit d'un simple crédit.

Le PRÉSIDENT: C'est un changement de méthode.

L'hon. M. STEWART: C'est blanc bonnet et bonnet blanc.

M. HOWARD: Du tout. J'y vois tout autre chose. Nous avons tort de permettre à une entreprise qui vit des fonds publics de dépenser ces fonds sans autorisation, puis de demander aux élus du peuple de combler le déficit. Nous avons voté des millions en vertu d'un crédit précis affecté à des fins désignées, et nous agissons de même en l'espèce. Il incombe donc à la gestion de s'en tenir à son budget, comme tout ministre de la Couronne.

L'hon. M. STEWART: Une loi les y forçait autrefois.

Le PRÉSIDENT: M. Roberts vous a dit qu'une loi qui s'inspirait d'une résolution était déposée, habituellement à la fin de la session. N'est-ce pas? Nous n'adoptons donc rien à l'avance.

M. HEAPS: Demander à la gestion des chemins de fer de s'en tenir strictement à son budget, c'est lui demander de faire ce que nul autre service n'a pu ou ne peut jamais faire. Si M. Howard veut s'engager à régler la température, peut-être sera-t-il possible de faire ce qu'il demande.

M. HOWARD: Il est facile de répondre à M. Heaps. Le chemin de fer n'eût pas dépassé son budget sans les inondations, l'abondance de la neige et le reste.

L'hon. M. STEWART: Pour nous montrer juste à l'endroit des chemins de fer, il faudrait dès cet instant augmenter ce crédit de \$2,000,000, puisqu'il leur manque cette somme.

Le PRÉSIDENT: Si cette situation-là les confronte à la fin de l'année financière, rien ne les empêche à la prochaine session de demander un crédit supplémentaire à la Chambre, ou d'obtenir ce crédit par mandat du Gouverneur général si la Chambre ne siège pas.

M. ROBERTS: Un mandat du Gouverneur général serait sans effet.

Le PRÉSIDENT: Même pendant l'intersession?

M. ROBERTS: En réalité, le National-Canadien a un capital de roulement suffisant.

Le PRÉSIDENT: Le danger n'existe donc pas.

L'hon. M. STEWART: Il empruntera d'abord.

Le PRÉSIDENT: Le crédit n° 426 est-il adopté?

(Adopté).

Le crédit n° 427 est-il adopté?

(Adopté).

Le crédit n° 428 est-il adopté?

(Adopté).

M. HOWARD: L'adoption ne nous empêche pas de discuter ces crédits à la Chambre, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Elle n'empêche aucune discussion. Les membres du comité sont libres de discuter tout ce qu'ils veulent.

M. VIEN: Nous pouvons aussi continuer à poser des questions ici?

Le PRÉSIDENT: Plus que cela, nous allons approfondir le rapport du National-Canadien. Messieurs, il reste deux postes. Le ministre des Finances a déposé une résolution à la Chambre l'autre jour. Celle-ci ne l'a pas adoptée, parce que M. Bennett préférerait d'abord que ce poste fût soumis à l'examen du comité spécial. Vous trouverez dans votre budget de 1936 la rubrique: "Immobilisations — Additions et améliorations."

M. HEAPS: Quelle page?

Le PRÉSIDENT: Page 1. Nous en sommes au poste Additions et améliorations, moins les mises au rancart, \$2,361,000. Le poste est-il adopté?

M. HOWARD: Quels sont les détails des additions et améliorations?

M. FAIRWEATHER: A la page 3 de la brochure se trouve un résumé général de ces additions et améliorations.

M. VIEN: Combien pour la région du Centre?

M. FAIRWEATHER: \$2,862,631 répartis entre plusieurs centaines de postes.

M. VIEN: Les détails paraissent-ils quelque part?

M. FAIRWEATHER: J'ai les détails dans ce livre. Voici notre contrôle de ce crédit.

M. VIEN: En avez-vous un exemplaire à l'intention du Comité?

M. FAIRWEATHER: Non, les détails empruntent une telle forme que je n'ai pas cru...

M. VIEN: Monsieur le président, ne conviendrait-il pas de déposer un exemplaire au moins de ce livre sur le bureau du comité, pour l'information de celui-ci?

M. FAIRWEATHER: Les détails ont été transmis au ministère des Chemins de fer et Canaux.

M. VIEN: Je comprends; mais on nous demande d'approuver un crédit de \$2,862,631 pour la région du Centre. Je cite ce crédit en exemple.

Le PRÉSIDENT: Cet état sera confié au secrétaire du Comité. Que l'on s'adresse à lui.

M. VIEN: Ne pourrait-on pas en faire tenir un exemplaire à chaque membre du Comité?

L'hon. M. FULLERTON: Telle n'a pas été la coutume dans le passé. A vrai dire, bon nombre de ces postes empruntent un tel caractère que nous ne jugeons pas sage de les rendre publics. Le public n'y gagnerait rien; voilà comment j'envisage l'affaire. On ne l'a jamais fait.

M. VIEN: Du moment que le président en a un exemplaire, passe.

Le PRÉSIDENT: Un exemplaire sera confié au secrétaire du comité.

M. VIEN: Je comprends l'opportunité de ne pas crier ces détails sur les toits.

M. FAIRWEATHER: Dans les années passées, nous choissions quelques postes importants, nous communiquions aux membres du comité la liste des postes les plus importants; mais cette année le montant total est si faible en comparaison que nous avons cru que le comité se contenterait d'un exposé synoptique par région. Nous pouvons extraire les postes les plus importants, si vous le désirez.

M. HOWARD: En quoi consiste le poste de \$100,000 pour le terminus de Montréal?

M. HUNGERFORD: Il s'agit du simple paiement d'une somme due.

M. HOWARD: Est-ce là le reliquat?

Le PRÉSIDENT: Que les membres du comité tournent à la page 3. Ils y verront tous les détails des \$2,361,000.

M. VIEN: Oui. Mais, monsieur le président, on demande en quoi consiste le poste de \$100,000 pour le terminus de Montréal.

L'hon. M. FULLERTON: Il s'agit simplement de faire face à nos engagements. C'est un versement sur le prix d'un terrain. Nous ignorons combien au juste nous allons avoir à verser cette année.

M. VIEN: Il s'agit ni d'un agrandissement ni d'une amélioration?

L'hon. M. FULLERTON: Non, cet argent va au paiement de terrains que nous avons achetés pour les termini.

Le PRÉSIDENT: La somme de \$100,000 est affectée à cette intention.

L'hon. M. VENIOT: Le National-Canadien inclut-il dans son budget la reconstruction du pont emporté par la crue des eaux à Fredericton?

M. FAIRWEATHER: Non, monsieur. Le budget fut dressé avant l'accident.

M. VIEN: La gestion n'a rien recommandé au sujet des termini de Montréal?

L'hon. M. FULLERTON: Non, c'est là une question qui appartient au Gouvernement.

M. HEAPS: Combien a-t-on dépensé jusqu'ici?

M. LABELLE: \$16,000,000.

L'hon. M. FULLERTON: \$16,509,216.

M. HEAPS: Vous nous avez dit l'année dernière ce que le parachèvement des termini coûterait à peu près. Avez-vous des chiffres pour cette année?

M. HUNGERFORD: Tout dépend des travaux à entreprendre. Les frais minima seraient de cinq à six millions.

M. HEAPS: Cette dépense se traduirait-elle par une économie pour le National-Canadien?

M. HUNGERFORD: Jusqu'à un certain point, car le parcours vers le sud serait moins long et certaines manœuvres deviendraient plus faciles.

M. HEAPS: Croyez-vous qu'il serait avantageux pour le chemin de fer d'affecter cinq ou six millions au parachèvement des termini de Montréal?

M. HUNGERFORD: Voilà une question difficile.

M. HEAPS: Je m'avance peut-être un peu trop sur le terrain de la politique.

L'hon. M. VENIOT: Cela ne comprendrait pas ce que nous appelons la gare centrale ou en commun à Montréal?

M. HUNGERFORD: On exagère beaucoup trop les avantages d'une gare en commun. Les frais vont être considérables, et les facilités additionnelles ne représentent pas une somme très élevée.

M. HEAPS: Le parachèvement des termini ferait économiser une forte somme au National-Canadien.

M. HUNGERFORD: Il y aurait de l'économie.

M. HEAPS: L'économie serait-elle proportionnée à la dépense de cinq millions?

M. HUNGERFORD: Je ne saurais dire. Je n'ai pas vu ces chiffres depuis longtemps.

M. HOWARD: Vous nous calculerez aussi les frais de main-d'œuvre, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Volontiers.

Le PRÉSIDENT: Le poste est-il adopté?

M. VIEN: Puis il y a le poste des hôtels.

Le PRÉSIDENT: Nous étudions ces deux postes-là en particulier, monsieur Vien.

M. VIEN: Le poste de \$2,361,000.

Le PRÉSIDENT: Tournez à la page 1 et vous constaterez que ces deux postes doivent faire l'objet d'un rapport à la Chambre afin que celle-ci puisse s'en saisir.

M. HEAPS: Les hôtels compris?

M. VIEN: Venons-en aux détails.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. YOUNG: A mon passage récent à Montréal, j'ai cru m'apercevoir que la gare était très insuffisante.

L'hon. M. FULLERTON: En effet.

M. YOUNG: Puisque les installations sont insuffisantes, ce projet n'est-il pas parmi ceux qui seraient susceptibles de faire travailler les chômeurs? Les temps se prêtent à l'exécution de travaux publics utiles, et je voudrais que la gestion se prononçât sur la possibilité d'exécuter les travaux qui s'imposent actuellement à Montréal. Voici mon sentiment, monsieur le président: Dans quelques années, nous prévoyons que la main-d'œuvre, au lieu de chômer comme à présent, sera employée. A titre d'organisme public, ne nous incombe-t-il pas de créer des emplois en exécutant des travaux utiles et nécessaires? Quel est au juste le sentiment de la gestion au sujet des termini de Montréal?

Le PRÉSIDENT: La Commission de placement qui sera nommée voudra se concerter avec les dirigeants du National-Canadien. Il ne faut pas en douter. Et le Parlement votera les fonds recommandés par la Commission.

M. YOUNG: Peu m'importe la Commission de placement. La gestion du chemin de fer juge-t-elle suffisantes les facilités à Montréal? Sinon, les temps sont-ils propices à leur parachèvement? Voilà ma question.

L'hon. M. FULLERTON: Nous vous remettrons un rapport à la prochaine séance.

Le PRÉSIDENT: Le poste est-il adopté?

(Le poste est adopté.)

Le PRÉSIDENT: Il y a un second poste: rachat du capital-obligations, y compris le fonds d'amortissement et le paiement du principal sur le matériel, \$7,459,000. Le poste est-il adopté?

(Le poste est adopté.)

Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport sur la résolution?

(Adopté.)

Le PRÉSIDENT: Passons maintenant au compte de profits et pertes, monsieur Fairweather.

M. VIEN: Il est tout près d'une heure. Nous devrions suspendre la séance.

Le PRÉSIDENT: Reprenons-nous à quatre heures?

M. HEAPS: Disons à onze heures demain matin.

Le PRÉSIDENT: Ne croyez-vous pas que nous devrions siéger cet après-midi?

M. HOWARD: Oui.

Le PRÉSIDENT: N'oublions pas que les dirigeants du National-Canadien sont ici. Nous pouvons siéger demain matin aussi.

M. HEAPS: Je n'y vois pas d'inconvénient.

M. HOWARD: A quatre heures, donc.

Le PRÉSIDENT: Siégeons cet après-midi.

M. HEAPS: C'est parfait.

M. FINN: Les dirigeants du National-Canadien voudraient-ils nous préparer un état de la recette et de la dépense d'exploitation de la région de l'Atlantique pour l'année écoulée?

Le PRÉSIDENT: Très bien, monsieur Finn.

A midi cinquante-cinq, la séance est suspendue jusqu'à quatre heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à quatre heures.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes en nombre, je crois. Nous étudions ce matin le budget de 1936 et nous en étions à la recette d'exploitation des paquebots Nationaux du Canada, de la Marine marchande de l'Etat, \$200,000. Vous trouverez ce poste à la page 1 du budget déposé par la gestion. A mon avis, autant vaudrait nous débarrasser des crédits pendant que nous y sommes. Le montant à voter est de \$199,450.

M. KINLEY: Ces navires transportent-ils du courrier?

M. LABELLE: Oui.

M. KINLEY: Touchent-ils une subvention? J'aperçois quelque chose ici des Antilles, je crois que c'est pour le courrier. Ce n'est pas dans le budget, c'est dans l'autre partie.

M. MORROW: Page 5 du budget.

M. KINLEY: Il s'agit des subventions versées par les Antilles.

M. MORROW: Vous vous informez au sujet du courrier.

M. KINLEY: Vous transportez du courrier, et je me demande si vous en touchez quelque chose. Vos navires transportent le courrier de Sa Majesté.

L'hon. M. VENIOT: C'est peut-être comme dans le cas des chemins de fer, tant par pied cube.

M. KINLEY: De quoi?

L'hon. M. VENIOT: D'espace réservé au courrier. Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien exigent tant par pied cube d'espace dans leurs wagons-postes.

M. KINLEY: Le montant est-il stipulé dans l'état?

M. LABELLE: Nous ne savons pas si c'est tant par pied cube ou non.

M. KINLEY: Savez-vous ce que vous touchez chaque année? Voici où je veux en venir: vous transportez notre poisson aux Antilles et le fret est une affaire importante. Si vous transportez du courrier gratuitement, c'est un fardeau pour notre industrie, voilà tout.

L'hon. M. VENIOT: A ma connaissance, le National-Canadien ne transporte rien pour le compte du ministère des Postes sans exiger une rémunération; je suis certain de cela.

M. KINLEY: Le navire qui fait le service entre Yarmouth et Boston touche une forte subvention pour le transport des dépêches.

L'hon. M. HOWE: Je me suis renseigné auprès du fonctionnaire du ministère et il m'assure que la compagnie ne touche aucune subvention pour le transport des dépêches.

M. KINLEY: Nous transportons gratuitement les dépêches pour le compte de l'Etat?

L'hon. M. HOWE: Je ne dis pas cela. Je ne suis pas sûr qu'on les transporte; je sais toutefois que la compagnie ne touche aucune subvention.

M. KINLEY: Cette compagnie transporte les dépêches, je le sais. J'ai voyagé à bord des navires de la compagnie et ils transportent les dépêches. Prenez l'un des navires de la Eastern Steamships, qui fait le service entre Yarmouth et Boston. Si j'ai bien compris, cette compagnie touche une forte subvention du gouvernement des Etats-Unis pour le transport des dépêches. D'autre part, voici un navire canadien qui transporte notre poisson à New-York et aux Antilles.

L'hon. M. VENIOT: Ces navires ne sont pas la propriété du gouvernement des Etats-Unis.

M. KINLEY: Non; ils sont la propriété d'une compagnie particulière.

L'hon. M. VENIOT: Les navires affectés au service de l'Atlantique sont tenus de transporter les dépêches moyennant une subvention.

M. KINLEY: Quel est le chiffre de la subvention dans ce cas-ci? Il n'y en a pas. Il est de fait que l'industrie porte le fardeau au lieu de le placer sur les épaules de qui de droit.

L'hon. M. VENIOT: Le fardeau est porté ici.

L'hon. M. FULLERTON: Nous allons nous procurer les détails et nous vous les communiquerons demain.

M. HEAPS: Puis-je poser une question relativement à cette somme de \$200,000?

L'hon. M. FULLERTON: Voilà une affaire sur laquelle j'allais appeler l'attention du Comité. La marine marchande de l'Etat accuse un profit d'exploitation de \$200,000. Or, si j'ai bien compris, cette ligne a été vendue, de sorte qu'au lieu de trouver \$199,450, nous devons trouver une somme de \$399,450.

M. HEAPS: Je voudrais savoir si cette somme représente des bénéfices réels ou...

L'hon. M. FULLERTON: Les bénéfices prévus pour l'année.

M. HEAPS: ...ou seulement les recettes d'exploitation?

L'hon. M. FULLERTON: Les recettes d'exploitation. Et maintenant, je puis vous dire que la marine marchande de l'Etat a réalisé un bénéfice d'exploitation de \$78,078, à la fin de mars; d'autre part, la flotte canadienne desservant les Antilles accusait un bénéfice d'exploitation de \$98,911.

M. HEAPS: Que dites-vous des frais d'intérêt grevant les navires à vapeur de la compagnie?

L'hon. M. FULLERTON: Les navires de la flotte desservant les Antilles?

M. HEAPS: Les intérêts grevant tout d'abord les navires de la marine marchande de l'Etat et ensuite les paquebots du service des Antilles.

L'hon. M. FULLERTON: Il y a une émission d'obligation grevant les paquebots qui desservent les Antilles. Les charges d'intérêt s'élèvent à \$470,000 et le déficit prévu pour l'année est estimé à \$399,450.

M. HEAPS: Uniquement sur les recettes?

L'hon. M. FULLERTON: Après avoir pourvu au paiement de l'intérêt sur les obligations.

M. HEAPS: C'est-à-dire qu'il vous faut ajouter les deux sommes.

M. KINLEY: L'exploitation se solde par un bénéfice.

L'hon. M. FULLERTON: Le déficit s'avère à \$399,450, après avoir pourvu un paiement des intérêts.

M. KINLEY: C'est là le déficit total?

L'hon. M. FULLERTON: Il va de soi que ces chiffres ne comprennent pas les frais de dépréciation.

M. KINLEY: Imputables sur les revenus?

L'hon. M. FULLERTON: C'est ce que nous appelons un déficit quant au revenu.

M. HEAPS: Et que faites-vous en ce qui regarde les frais de réparation aux navires?

L'hon. M. FULLERTON: C'est compris dans les frais d'exploitation. Tout cela est imputable sur les frais d'exploitation.

M. KINLEY: Et maintenant, en ce qui regarde ces paquebots nationaux du Canada—je vous demande bien pardon, monsieur Heaps.

M. HEAPS: Je désire obtenir d'autres renseignements au sujet de ce montant de \$200,000. Est-ce qu'on a vendu la flotte toute entière, monsieur Howe?

L'hon. M. HOWE: Oui, on a vendu la flotte.

M. KINLEY: Laquelle?

L'hon. M. HOWE: Celle qui est affectée au service de l'Australie.

M. KINLEY: Mais aucun des navires de la flotte des Antilles?

L'hon. M. HOWE: Non.

M. HEAPS: L'Etat ne possède plus à cette heure que les paquebots affectés au service des Antilles?

L'hon. M. HOWE: Voilà tout.

M. HEAPS: Il n'y aura pas de déficit d'exploitation l'année prochaine?

L'hon. M. HOWE: Oui. Ainsi que le président l'a fait observer, on prévoit un déficit de \$399,000 en ce qui regarde le service des Antilles.

M. HEAPS: Je parle de l'autre service.

L'hon. M. HOWE: Non; il n'y aura ni profits ni pertes.

M. KINLEY: Le déficit de \$399,000 est constitué par l'intérêt sur les obligations; voilà tout?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. KINLEY: L'exploitation de ce service se solde par un bénéfice, mais c'est l'intérêt sur les obligations qui explique le déficit?

L'hon. M. HOWE: Parfaitement.

M. KINLEY: Voici où je veux en venir: pour ce qui est de tous les services qui constituent le réseau national, aucun n'a un meilleur bilan à présenter que la compagnie de paquebots, au cours des dernières années.

L'hon. M. HOWE: Non, elle s'est très bien tirée d'affaires.

M. KINLEY: Ces navires ont fait œuvre de missionnaires, en ces dernières années, et maintenant ils commencent à récolter.

M. HEAPS: C'est bien cela.

L'hon. M. FULLERTON: Le bilan s'est soldé l'année dernière par un bénéfice d'exploitation d'au delà de \$200,000.

M. HEAPS: Les bénéfices se sont chiffrés à au delà d'un million, il y a quelques années.

L'hon. M. FULLERTON: Parfaitement, si vous tenez compte du service des intérêts.

Le PRÉSIDENT: Je désire appeler l'attention des membres du Comité sur les faits suivants: il faudrait tout d'abord rayer ce montant de \$200,000 et il reste alors à voter un crédit de \$399,450.

M. HEAPS: Les navires ont été en service, durant une certaine période, cette année. A quelle date a-t-on vendu la flotte?

L'hon. M. HOWE: Les navires sont vendus au fur et à mesure qu'ils rallient les ports canadiens.

M. HEAPS: A l'heure actuelle, les navires sont-ils tous vendus?

L'hon. M. HOWE: Ils sont vendus mais la livraison se fait au fur et à mesure qu'ils rallient les ports canadiens.

M. HEAPS: L'on aura quelque chose à montrer en regard de cette somme de \$200,000?

L'hon. M. HOWE: Le président est peut-être en mesure de vous donner des chiffres approximatifs. Je crois que l'exploitation de la flotte australienne se solde par un léger bénéfice.

L'hon. M. FULLERTON: Oui; les bénéfices s'élevaient à \$78,000 à la fin de mars. Nous attendons le retour d'un bon nombre de nos navires et il est possible que nous puissions compléter cette somme de \$200,000.

M. KINLEY: La contribution des Antilles est de \$222,000 de sorte que la contribution du Canada est à peu près égale à celle des Antilles.

M. HEAPS: Puis-je aborder un autre aspect de la question? On vend la flotte à des compagnies particulières. Quelle garantie le Gouvernement ou le Parlement a-t-il que l'on continuera à notre satisfaction les services que le Canada a maintenu avec l'Australie et d'autres pays?

L'hon. M. HOWE: Nous avons conclu un accord d'une durée de cinq ans.

M. HEAPS: De nous fournir un service égal à celui que nous recevons présentement?

L'hon. M. HOWE: Parfaitement, si non meilleur. Nous avons lieu d'espérer que des navires plus rapides et plus convenables nous assurerons un meilleur service.

M. HEAPS: Ces compagnies utiliseront-elles les mêmes navires ou d'autres?

L'hon. M. HOWE: Elles utiliseront d'autres navires au fur et à mesure qu'on sera en mesure de les leur livrer. Un nouveau navire partira du Manitoba le premier juin.

M. HEAPS: Quelle est la compagnie ou les compagnies qui ont acheté ces navires?

L'hon. M. HOWE: Elles sont au nombre de trois: la *Ellerman, Bucknall Steamship Company*, la *Commonwealth and Dominion Line* et la *New Zealand Shipping Company Limited*.

M. HEAPS: Ces trois compagnies ont acheté les navires en commun et elles nous fourniront un nouveau service?

L'hon. M. HOWE: Parfaitement et elles établiront conjointement un service canadien.

M. HEAPS: D'après les renseignements que vous avez pris, vous estimez que ces compagnies nous donneront un service égal à celui que nous avons présentement?

L'hon. M. HOWE: Oui; égal sinon meilleur.

M. HEAPS: Elles l'espèrent.

M. KINLEY: Est-ce qu'on leur accorde une subvention?

L'hon. M. HOWE: Elles ne toucheront pas de subventions.

M. KINLEY: On nolisera des navires anglais afin de transporter le trafic?

L'hon. M. HOWE: Oui, probablement.

M. HEAPS: A-t-on prévu une sanction quelconque au cas où ces compagnies ne réussiraient pas à fournir ce service?

L'hon. M. HOWE: Nous avons un contrat, cela va de soi et, si elles ne l'observent pas, je crois que nous aurions le droit de les poursuivre.

M. FINN: Comment se nomment ces compagnies?

L'hon. M. HOWE: La *Ellerman, Bucknall Steamship Company*, la *Commonwealth and Dominion Line* et la *New Zealand Shipping Company Limited*.

M. FINN: La *Commonwealth and Dominion Line* d'Australie a ses propres navires. Va-t-elle abandonner de les exploiter?

M. KINLEY: Je suppose que cette Cie fait partie du syndicat maritime?

L'hon. M. HOWE: Oh, oui.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais bien que le président des régisseurs nous donne son opinion quant au montant qu'il faudrait inscrire au budget?

L'hon. M. FULLERTON: Nous devrions, je crois, laisser le budget tel quel; de fait, nous avons un bénéfice de \$78,000 à la fin de mars et il faut que tous nos navires rallient leurs ports respectifs; il est donc possible à mon avis de parfaire cette somme de \$200,000.

M. HEAPS: Vous vendez les navires au moment où les affaires reprennent?

L'hon. M. HOWE: Nous les vendons avant de les mettre au rancart. Nous sommes en face du débours immédiat d'une autre somme de 6 millions de dollars afin de continuer un service qui nous a déjà coûté au-delà de 80 millions de dollars.

M. KINLEY: Autrement dit, il vous faut passer l'entreprise à d'autres qui sont plus au fait des affaires?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. HEAPS: En d'autres termes, ces compagnies particulières sont d'avis qu'elles vont exploiter les navires à perte?

L'hon. M. HOWE: Je l'ignore; je ne leur ai pas posé de questions à ce sujet. J'ose dire qu'elles croient pouvoir les exploiter à bénéfice; d'autre part, nous savons fort bien que nous ne pouvons le faire.

Le PRÉSIDENT: Le crédit est-il adopté? (Adopté.)

M. FINN: J'allais justement demander au ministre si l'accord indique quelles sont les intentions en ce qui regarde le capitaine, les officiers et l'équipage de ces navires? S'il n'a pas le document par devers lui, il pourra nous fournir ce renseignement plus tard.

L'hon. M. HOWE: La rédaction du contrat n'est pas encore terminée.

M. FINN: Vous avez déposé certains documents sur le bureau aujourd'hui.

L'hon. M. HOWE: Du tout; je n'ai pas encore déposé de documents sur le bureau. Je ne serai pas en mesure de le faire avant deux semaines. Il faut que ces documents aillent en Angleterre pour qu'on y appose le sceau de la Cie anglaise.

M. KINLEY: Si j'ai bien compris, on a promis de garder les équipages, n'est-ce pas?

L'hon. M. HOWE: Oui; cependant, si un marin se conduit mal, on le renverra du service.

M. KINLEY: En tout cas, tous les équipages sont maintenus en fonction. Que dites-vous des remplacements?

L'hon. M. HOWE: Les travaux de réparation?

M. KINLEY: Le remplacement des marins. Si j'ai bien compris, nous avons conclu avec les Antilles un accord en vertu duquel la moitié des équipages à bord des navires faisant le service aux Antilles doit se composer de gens des Antilles.

M. FINN: Ce n'est pas cela du tout.

M. KINLEY: Je crois qu'il en est ainsi.

M. FINN: J'ai voyagé à bord de ces navires et je sais comment les choses se passent.

M. KINLEY: Si ces navires anglais doivent faire des affaires avec le Canada, on devrait prendre des mesures afin d'assurer du travail à nos marins.

L'hon. M. HOWE: Ils auront des équipages canadiens à bord. Nous supposons que nos marins se conduiront bien, accompliront leur tâche et seront continués dans leurs emplois respectifs. Voilà à peu près tout ce que vous pouvez faire pour eux.

M. KINLEY: Ne pouvons-nous pas imposer une condition, à savoir que les équipages de ces navires comprendront toujours un certain pourcentage de Canadiens.

L'hon. M. HOWE: Un grand nombre de ces marins sont des Anglais, à ce que je sais. Voilà ce que l'on m'a assuré en tout cas.

M. KINLEY: Et voilà ce dont je me plains. Tant que sera maintenu en vigueur cet accord concernant la marine marchande conclu concurremment avec l'adoption du statut de Westminster, nous n'aurons jamais une marine vraiment canadienne: nos gens du littoral n'auront jamais l'occasion de devenir des marins.

M. PARENT: Les équipages des navires du Pacifique-Canadien comprennent 1 p. 100 de Canadiens.

M. KINLEY: Cette compagnie ne fait rien pour aider les marins canadiens, je le sais.

M. HEAPS: Ce ne sont pas des marins de naissance.

M. KINLEY: Oui, ils le sont.

M. FINN: Etant donné que l'occasion m'a été donnée assez souvent de voyager à bord de ces navires, il me semble, monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Je vous demande bien pardon. Je désire tout d'abord faire savoir aux honorable membres que monsieur Finn ne fait pas partie du comité; il faut donc l'assentiment des membres pour entendre monsieur Finn. (Adopté).

M. FINN: Des dix navires que l'on doit vendre, les deux plus gros sont le *Challenger* et le *Cruiser* qui jaugent 10,000 tonnes. Le *Britisher*, le *Highlander* et le *Scottisher* sont des navires de 8,000 tonnes. Or, à une seule exception près tous les capitaines de ces navires sont des Néo-écossais de même que les officiers. En réalité, il y a actuellement en Nouvelle-Ecosse nombre de jeunes gens de 26 et 27 ans qui détiennent des certificats de capitaines au long cours et espèrent voir naître l'occasion de prendre le commandement d'un navire ainsi que l'ont fait leurs devanciers. Les équipages de ces dix navires, qui font le service entre Halifax, Saint-Jean et la Nouvelle-Zélande, par les routes du Canal de Panama en hiver, et desservent les ports de Boston, New-York et du Saint-Laurent en été, devraient suivant moi se composer de Canadiens. Ils se composent surtout de Néo-écossais, à l'heure actuelle. A moins que ces Compagnies ne soient liées par une convention en bonne et due forme, nous constaterons dans un délai de moins d'une année la répétition de la même situation qui existe actuellement à bord des navires du Pacifique-Canadien où il est impos-

sible de trouver un Canadien de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick ou de l'Île du Prince-Edouard. Cependant, les navires du Pacifique-Canadien sont subventionnés par l'Etat. Ils achètent tous leurs approvisionnements en Angleterre et je suppose que la même situation se répètera à bord des navires qui remplaceront ceux de la marine marchande du Canada, les navires des types *Lady* et *Vagabond* qui font le service des Antilles, à Nassau et à Kingston. Si vous concédez aux propriétaires de ces compagnies le droit de recruter des équipages à l'étranger, du moment qu'ils prendront possession de nos navires ou six mois ou un an plus tard en tout cas, ils mettront les marins canadiens à pied afin d'employer des Australiens ou des Néo-Zélandais et le Canada aura subi une grande perte.

Nos jeunes gens seront mis à pied bien que, je le répète, ils ont subi des examens et possèdent leurs certificats de capitaines au long cours. Voilà une question qui donnera lieu à de nombreux malentendus au sein de notre population; si mes prédictions se réalisent, les gens des Provinces maritimes du moins,—car je parle particulièrement au nom de la population de la Nouvelle-Ecosse et de mon bon ami monsieur Kinley qui est membre de votre comité,—seront stupéfiés. Nous essayons de faire du Canada un grand pays; cependant, nous vendons nos navires à des compagnies néo-zélandaises, australiennes et anglaises, puis nous nous rendons compte—et je le dis sans rancœur—que ces navires dont nous nous défaisons parce que nous ne voulons pas les remplacer continueront à faire le service; les Canadiens toutefois seront mis à pied et, d'ici à cinq ans, la situation sera des plus pitoyables. J'invite donc le ministre des Chemins de fer et de la Marine à prendre toutes les précautions voulues afin d'assurer la plus grande protection possible aux Canadiens qui constituent les équipages de ces navires; sinon, le pays subira un terrible contre-coup. J'estime qu'une pareille situation équivaldra à un désastre et à une catastrophe pour les jeunes gens qui aiment la mer, rêvent d'embrasser la carrière de marins et sont aptes à commander ces navires ou à occuper les divers postes à bord depuis celui de mousse en montant.

Je connais un garçon de l'Île du Prince-Edouard, qui était troisième officier à bord d'un navire, il y a quelques années. Il avait débuté dans la vie comme commis de banque pour arriver enfin de compte au commandement d'un navire du type *Lady*; je veux parler du Capitaine E. Cameron.

M. HEAPS: D'accord.

M. FINN: Pardon?

M. HEAPS: Nous sommes de votre avis.

M. FINN: Loin de moi l'idée de faire des observations de nature à embarrasser l'honorable ministre des Chemins de fer et de la Marine; cependant, avec tout le respect que je lui dois, je l'invite à prendre toutes les précautions désirables afin de protéger nos gens sans quoi je ne puis dire au juste ce qui se produira. Je ne saurais dire non plus ce qu'en pense la population des Provinces maritimes.

Je parle au nom de la population de la Nouvelle-Ecosse, je le répète, et je n'aurai aucune excuse à offrir à nos gens qui croiront que j'ai négligé d'accomplir mon devoir; cependant; j'ai toujours tenté de faire mon devoir depuis que je suis dans la vie publique; j'ai toujours essayé de suivre la ligne droite et de défendre les intérêts de mes commettants.

M. KINLEY: J'admets que le transport maritime devrait être laissé entre les mains des gens qui s'y connaissent; cependant, à mon avis, il est probable que les gens du littoral subiront le premier contre-coup de cette réorganisation ou de ce nettoyage au réseau des chemins de fer du Canada. Il est inutile pour nous de songer à faire concurrence aux Anglais en ce qui regarde les marins ou les navires. Les Anglais paient leurs marins moins cher que

nous. Les navires anglais sont fortement subventionnés. Le Gouvernement britannique verse de fortes subventions aux navires anglais de même que les Etats-Unis. Maintenant, voilà que l'on constitue une compagnie canadienne et tout est pour le mieux. Ce sera une compagnie canadienne à toutes fins que de droit; cependant, le service sera fait par des navires britanniques et cela veut dire que, d'ici à quelques années, toutes nos aspirations touchant la construction de navires au Canada sont vouées au néant. On dit que les marins anglais touchent des salaires de 7 p. 100 moindres que les nôtres. En face de la situation qui existe actuellement sur le littoral Atlantique, le salaire n'a guère d'importance; les gens cherchent surtout à obtenir du travail. Du moment qu'il s'agit de travailler à bord d'un navire, on peut actuellement se procurer de la main d'œuvre dans les Provinces maritimes à aussi bon marché qu'en Chine. Il est inutile de revenir sur le passé.

Puis-je graver dans l'esprit des membres du comité, des régisseurs ou de quiconque à son mot à dire en toute cette affaire qu'il faut insérer dans cette convention une disposition stipulant que ces navires devront avoir des équipages canadiens et que les Canadiens auront la préférence. Actuellement, on a soumis à l'examen du Congrès des E.-U. un bill décrétant que les marins américains seront raisonnablement protégés en ce qui regarde le commerce de cabotage et le commerce avec les pays étrangers. C'est-à-dire que les équipages des navires affectés au commerce à l'étranger doivent comprendre un fort pourcentage de marins des E.-U., tandis que les équipages des navires cabotiers doivent se composer exclusivement d'Américains. Somme toute, nous n'avons pas été si mal servis que cela par cette entreprise du réseau national. Le service assuré par ces navires a énormément accru le volume de notre commerce avec l'Australie et les Antipodes. Au début de n'importe quelle entreprise, il est impossible réaliser des bénéfices. Il appert que ces navires n'ont jamais été subventionnés par l'Etat. Si nous avions accordé des subventions à ces navires, le total des sommes ainsi versées excéderait de beaucoup le chiffre des déficits. Ces navires battent le pavillon du Canada et cela éveille un certain sentiment de fierté chez le peuple canadien. Pour ce qui est des gens des Provinces maritimes, ils ne peuvent faire autre chose que d'exercer le métier de pêcheur ou celui de marin; de fait, il faut qu'ils vivent de la mer. La Nouvelle-Ecosse fut jadis l'une des principales régions maritimes du monde entier. Notre population est nourrie de cette tradition. La centralisation des navires de la marine marchande a fait disparaître cet état de choses. Avec l'avènement du moteur Diesel, j'ai pensé que notre population reprendrait la place sur la mer; cependant, la mise au rancart de la convention relative à la marine marchande en Angleterre nous enlève toutes les chances, car, notre commerce de cabotage lui-même est ouvert à l'empire tout entier. Je soutiens que cela n'est pas juste. Je crois que nous avons des griefs à faire valoir. Lorsqu'il s'agira de conclure ce marché, je devrai graver dans l'esprit des gouvernants que le devoir nous incombe de protéger nos marins.

M. HEAPS: Dans quel pays ces navires seront-ils enregistrés?

L'hon. M. HOWE: En Grande-Bretagne.

M. HEAPS: Je parle des navires que la nouvelle compagnie mettra en service? Il peut se faire qu'il s'agira d'une compagnie canadienne, mais les navires pourront être enregistrés dans n'importe quelle partie du monde. J'incline à croire qu'ils ne seront pas enregistrés au Canada et qu'ils n'accompliront pas les mêmes services que les navires de la marine marchande du Canada.

L'hon. M. HOWE: J'incline à croire que c'est exact. C'est ce que nous avons prévu.

M. FINN: Permettez-moi de citer un exemple. Nous avons la D. A. R. et la Dominion Atlantic Steamships, une compagnie anglaise. Elle a construit le *Prince Arthur*, le *Prince George* et le *Prince Edouard*. Ces navires faisaient le service entre Yarmouth et Boston.

Tous les approvisionnements étaient achetés à Yarmouth et les équipages se composaient de marins des Provinces maritimes, tous des Néo-Ecossais pour ainsi dire. Or, qu'est-il arrivé le soir au matin? Du moment qu'un navire du type *Prince* arrivait au terme de son utilité, et que le Pacifique-Canadien, lequel était propriétaire des actions, aurait dû le remplacer, les directeurs de la compagnie se rendaient à Boston et versaient du bon argent canadien à la *Eastern Steamships Company*; d'autre part, la *Eastern Steamships Company* a obtenu du gouvernement des Etats-Unis, sous le régime du président Hoover un prêt de 60 et de 40 p. 100 sans que l'on ait exigé d'intérêt. C'est après cela que l'on construisit le *Yarmouth*, l'*Acadia* et l'*Evangeline* et quel a été le résultat? Il s'ensuit que des hommes comme le capitaine Crosby, qui avait commandé pendant des années à bord des navires du type *Prince*, le capitaine McKinnon et d'autres officiers sont allés demeurer à Boston; ils se firent naturaliser citoyens des Etats-Unis et furent admis dans la marine marchande américaine, après avoir passé des examens. Ces Néo-Ecossais ont quitté la Nouvelle-Ecosse et ils y sont revenus à bord de navires des Etats-Unis, à titre d'aubains. A l'heure actuelle, on achète à Boston tous les approvisionnements de ces navires et Yarmouth ne leur vend plus rien. Même les horaires sont imprimés à Boston.

D'autre part, si vous passez aux voies ferrées, vous vous trouvez actuellement en face d'un état de choses pareillement décourageant en Nouvelle-Ecosse. A Kempville, on a même enlevé les boutons des uniformes des employés pour les remplacer par des boutons au chiffre du Pacifique-Canadien. On a aussi changé l'en-tête de la papeterie. Les locomotives et les wagons sont expédiés à Montréal pour les travaux de réparation et, si j'ai bien compris, on se prépare à mettre à la retraite M. George E. Graham, vice-président et gérant général. A Kempville, les portes des usines seront absolument fermées avant longtemps; l'entreprise ne se rattachera plus à cet endroit et elle ne fournira plus de travail à personne là-bas, car tout sera centralisé s'il n'en tient qu'à la D.A.R. ou au Pacifique-Canadien qui lui a succédé. Ces réformes ont été effectuées dans le but d'accroître la valeur des propriétés de la compagnie afin qu'elle soit en mesure d'obtenir, soit directement, soit indirectement ici ou ailleurs 40, 50 ou 60 millions de dollars et de montrer un actif plus considérable.

Voilà dans quelle situation la petite province de la Nouvelle-Ecosse se trouve placée à l'heure actuelle. Si nos gens doivent être privés de l'occasion de gagner leur vie sur mer et sur terre, à bord des navires ou au service des chemins de fer, il ne leur restera plus qu'à émigrer à l'étranger ou à se coucher dans leurs tombes, à six pieds sous terre, où ils reposeront en paix!

M. HEAPS: Cette procédure par laquelle le gouvernement, sans l'assentiment ni du Comité ni du Parlement, se prépare à se débarrasser des navires de la marine marchande, me paraît sortir de l'ordinaire. Le ministre des Chemins de fer et l'administration de la marine marchande peuvent apparemment se saisir d'un service d'utilité publique, possédé et contrôlé par l'Etat, sans même consulter les fonctionnaires des ministères,—j'ai raison, je le crois, de m'exprimer ainsi,—et disposer des navires sans consulter le Parlement.

Le PRÉSIDENT: La question de vendre les navires de la marine marchande du Canada a été soulevée ici à maintes reprises et tout le monde favorise l'idée que ce serait une bonne affaire si l'on pouvait en disposer au prix d'un dollar.

M. HEAPS: Fort bien; mais j'estime que le Comité devrait être mis au courant de tous les faits et de tous les détails avant de consommer le marché.

M. KINLEY: Nous ne pouvons vendre le réseau du National-Canadien parce qu'il est impossible de le déménager en dehors du Canada.

M. HEAPS: En appliquant le même principe pendant l'intersession, les gouvernants pourraient se débarrasser du réseau national sans que nous en sachions rien.

M. BOTHWELL: Ces observations m'ont fort intéressé. Pour ma part, il importe peu que l'on ferme ou non les usines de Kempville en Nouvelle-Ecosse du moment que le National-Canadien y gagnera. Cependant, l'observation qu'a faite M. Finn touchant l'impression des horaires à Boston m'intéresse.

M. FINN: Il ne s'agit pas des horaires du National-Canadien.

M. BOTHWELL: Nous devrions nous renseigner, je crois, quant à la question de savoir si les horaires sont imprimés à Boston et si nous procurons du travail aux ouvriers des Etats-Unis au détriment des Canadiens.

L'hon. M. HOWE: Les remarques de M. Finn au sujet des horaires s'adressaient à la *Eastern Steamships Company*, une compagnie exploitée exclusivement par des Américains.

M. FINN: Et le Pacifique-Canadien.

L'hon. M. HOWE: Les horaires du Pacifique-Canadien ne sont assurément pas imprimés aux Etats-Unis.

Le PRÉSIDENT: Je crois que toute cette discussion qui se poursuit depuis un bon quart d'heure est irrégulière. Le président du Conseil de régie m'informe qu'il faudra affecter à cette fin une somme de \$399,000 et non pas un montant de \$199,000 ainsi que le mentionne le rapport. Voilà le renseignement que le président me communique, après mûre réflexion.

L'hon. M. FULLERTON: Vous ne pouvez confondre les deux comptes.

M. YOUNG: Quel contrôle exerce-t-on sur les taux de transport maritime?

M. KINLEY: Aucun; ces compagnies font partie du syndicat maritime.

M. YOUNG: Ma question ne s'adresse pas à vous; je m'adresse aux régisseurs qui sont ici pour nous exposer les faits.

L'hon. M. FULLERTON: Il va de soi que cette question relève entièrement du Gouvernement. C'est le Gouvernement qui a conclu le contrat. Les explications doivent être fournies par monsieur Howe.

L'hon. M. HOWE: Voulez-vous dire sous le régime des nouveaux règlements?

M. YOUNG: Parfaitement, lorsque nous avons notre propre marine marchande, je suppose que nous avons quelque chose à dire concernant les prix de transport.

L'hon. M. HOWE: Qui avait quelque chose à dire?

M. YOUNG: Je l'ignore. Je vous le demande.

L'hon. M. HOWE: Les exploitants de la ligne?

M. YOUNG: La concurrence constituait-elle l'unique moyen de contrôle?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. YOUNG: Les taux de transport ne sont-ils pas contrôlés par un organisme de même nature que la Commission des chemins de fer?

M. HEAPS: N'y a-t-il pas un syndicat maritime?

L'hon. M. HOWE: Vous avez la conférence du Pacifique et la conférence de l'Atlantique-Nord, mais c'est là une association d'armateurs.

M. HEAPS: La compagnie de navigation, qui a acquis les navires de la marine marchande du Canada, ne fait-elle pas partie de ce que l'on est convenu d'appeler un syndicat maritime?

L'hon. M. HOWE: Je le suppose.

M. HEAPS: Dans ce cas, est-ce que les prix de transport ne seraient pas contrôlés par le syndicat maritime?

L'hon. M. HOWE: Assurément. Tous les taux le sont.

Le PRÉSIDENT: Le crédit est-il adopté?

(Adopté.)

M. FINN: Je désire ajouter ceci...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Finn, je crois que nous vous avons accordé pleine et entière latitude d'exposer vos vues devant le comité. Vous avez enfreint le règlement depuis quelque temps.

M. FINN: S'il en est ainsi, je le regrette.

Le PRÉSIDENT: Nous allons retourner à la page 18 du rapport et je demande à M. Fairweather de lire le compte des profits et pertes.

M. FAIRWEATHER: Il s'agit d'un état comparatif pour les années 1934 et 1935:

	Année	
	1935	
CRÉDITS:		
Produits de retraits en voie et matériel.....	\$ 24,631	40
Surcharges non-remboursables.....	3,301	90
Dons.....	30,328	73
Crédits divers.....	583,533	19
Total des crédits.....	<u>\$641,795</u>	<u>22</u>
DÉBITS:		
Surplus utilisés pour immobilisations.....	\$ 2,064	34
Escompte sur la dette amortie au moyen de surplus.....	22,579	91
Utilisations diverses de surplus.....	27,681	07
Pertes sur voies et matériel mis au rancart.....	29,111,717	21
Débits en retard de l'état des revenus.....	48,295	61
Débits divers.....	1,938,626	64
Total des débits.....	<u>\$31,095,626</u>	<u>64</u>
Profits et pertes nets débit.....	\$30,453,831	42
Déficit de revenus nets transporté.....	48,878,181	67
Intérêts sur les emprunts du Dominion.....	35,949,676	70
Insuffisance.....	<u>\$115,281,689</u>	<u>79</u>
	1935	1934
Déduire: Contribution de l'Etat pour déficit		
Chemins de fer Nationaux du Canada	\$41,795,757 24	\$42,589,824 96
Lignes de l'Est.....	5,265,373 20	5,434,133 74
P.E.I. Car Ferry & Terminals.....	360,334 36	383,942 00
	<u>47,421,464</u>	<u>80</u>
Intérêts sur prêts de l'Etat aux lignes de l'Est.....		626,413 21
Changement durant l'année au compte de profits et pertes.....	\$ 67,233,811	78
Solde au premier janvier.....	789,040,675	42
Solde au 31 décembre.....	<u><u>\$856,274,487</u></u>	<u><u>20</u></u>

M. BOTHWELL: Monsieur le président, le compte de profits et pertes est préparé d'une façon plutôt générale. Je voudrais bien me renseigner quant aux détails de l'exploitation, des hôtels du National-Canadien, c'est-à-dire le compte de profits et pertes à cet égard.

M. HOWARD: Vous pouvez obtenir ces détails à la rubrique des dépenses d'exploitation.

M. BOTHWELL: On a raison de les inscrire sous cette rubrique.

L'hon. M. FULLERTON: Nous avons eu un bénéfice d'exploitation de \$101,770, l'année dernière. L'année précédente, les profits d'exploitation se sont élevés à \$37,000.

M. BOTHWELL: Il s'agit du bénéfice d'exploitation?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. BOTHWELL: Quelles sommes avons-nous placées dans ces hôtels?

M. LABELLE: Environ \$35,000,000.

L'hon. M. FULLERTON: \$35,428,000.

M. HEAPS: Dans les hôtelleries?

M. BOTHWELL: De combien a-t-on augmenté le chiffre des capitaux placés dans les hôtelleries, disons au cours de l'année 1934-1935?

M. KINLEY: Tandis que l'on se procurera ces chiffres, le président du conseil de régie peut-il nous donner le chiffre des pertes occasionnées par l'exploitation du HALIFAX and SOUTHWESTERN RAILWAY, le déficit d'exploitation pour l'année.

L'hon. M. FULLERTON: Nous pouvons obtenir ces chiffres pour votre édification.

M. KINLEY: Ne me laissez pas interrompre Monsieur Bothwell.

L'hon. M. HOWE: Vous trouverez cela à la page 25 du rapport annuel, sous la rubrique: Additions et améliorations moins les retraits.

L'hon. M. FULLERTON: Nous avons déboursé \$258,000, en 1934, et \$535,000, en 1935.

M. BOTHWELL: Ces sommes représentent l'accroissement du capital au cours des années 1934 et 1935?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. BOTHWELL: Quelle justification peut-on invoquer, par exemple, d'avoir ouvert les portes de l'hôtel Bessborough, à Saskatoon?

Le PRÉSIDENT: M. Young peut répondre à cette question.

M. BEAUBIER: Du moment que l'immeuble était là, pourquoi ne pas l'utiliser?

L'hon. M. FULLERTON: Etant donné l'amélioration des affaires, nous avons pensé que nous étions justifiables d'ouvrir les portes de l'hôtel et, à cette heure, nous estimons qu'il est possible de continuer l'exploitation en comblant un déficit très léger. Voilà l'avis que formule le gérant de l'hôtel. L'édifice était inutilisé; il fallait faire quelque chose. Nous avons encore l'hôtel de Vancouver. Il est assez difficile de dire ce que nous ferons. Dans ce dernier cas, nous déboursions de faibles sommes pour l'exécution d'entreprises qui sont adjudgées depuis plusieurs années; cependant, nous dépensons le moins possible. A moins de suivre cette ligne de conduite, nous prévoyons que l'on exercera une pression énorme afin de faire ouvrir les portes de cet hôtel et nous nous refusons de le faire pour l'instant.

M. BOTHWELL: La situation qui existait il y a quelques années concernant l'entreprise a-t-elle quelque chose à faire avec ce qui se passe à Vancouver?

L'hon. M. FULLERTON: Je ne saisis pas bien ce que vous voulez dire.

M. BOTHWELL: Si j'ai bien compris, un arrangement fut conclu il y a quelques années entre le gouvernement fédéral et la ville de Vancouver relativement à certaines choses qui devaient être faites et, en conséquence, on a construit cet hôtel.

L'hon. M. FULLERTON: C'était avec le chemin de fer du Nord-Canadien.

M. BOTHWELL: Je me demande si les travaux en voie d'exécution ont quelque rapport avec ces arrangements?

L'hon. M. FULLERTON: Nous avons construit l'hôtel et nous avons déboursé d'aussi faibles sommes que possible; nous continuons les travaux afin de prévenir un tas d'ennuis. Il faudra terminer l'hôtel l'un de ces jours.

M. BOTHWELL: Cet accord a-t-il été déclaré inconstitutionnel?

L'hon. M. FULLERTON: L'accord conclu entre le Nord-Canadien et la ville de Vancouver?

M. BOTHWELL: Oui.

L'hon. M. FULLERTON: Pas que je sache.

M. BOTHWELL: Le National-Canadien continue-t-il les travaux afin de donner satisfaction à la population de Vancouver sous le régime de cet accord?

L'hon. M. FULLERTON: Du tout. Nous devons protéger l'immeuble et faire exécuter certains travaux, c'est tout ce que nous faisons.

M. BOTHWELL: Etes-vous en mesure de me dire, monsieur Fullerton, quelle somme on a déboursée l'année dernière pour l'hôtel de Saskatoon?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, je puis vous donner exactement les chiffres: nous avons déboursé environ \$480,000 afin de meubler l'hôtel, l'année dernière.

M. BOTHWELL: Pourriez-vous nous renseigner sur les sommes qui ont été déboursées depuis le commencement de la présente année?

L'hon. M. FULLERTON: A titre de capital de premier établissement?

M. BOTHWELL: Oui.

L'hon. M. FULLERTON: On a voté un montant de \$16,000 afin de faire face à certaines entreprises qui ont été adjugées l'année dernière.

M. BOTHWELL: Pouvez-vous me donner le total des fonds placés dans la construction de cet hôtel?

L'hon. M. FULLERTON: Une somme de \$3,531,000 et cela comprend tout.

M. BOTHWELL: Vous n'avez pas encore le temps, je le présume, de vous rendre compte si l'entreprise est rémunératrice ou non?

L'hon. M. FULLERTON: Non; c'est trop tôt encore pour qu'on puisse le faire.

M. BOTHWELL: Le Conseil de régie a-t-il décidé ce qu'il fera relativement à la situation qui existe à Vancouver?

L'hon. M. FULLERTON: Non; il n'a pas pris de décision.

M. HANSON: Voici un item que je ne comprends pas. "Produits de retraits en voie et matériel (1935) \$29,111,717.21; (1934) \$2,875,306.11". Pouvez-vous monsieur le président du comité de régie, nous donner quelques explications à ce sujet?

L'hon. M. FULLERTON: Les produits de retraits en voie et matériel?

M. HANSON: Oui.

M. FAIRWEATHER: Il en a été question au comité, l'année dernière et nous avons présenté une brochure spéciale au comité exposant cette situation, l'année dernière. Prévoyant que la question pourrait être soulevée de nouveau, cette année, nous avons des exemplaires de cette brochure pour distribution, laquelle, donne le court et le long de toute l'affaire.

M. HANSON: Puis-je avoir un exemplaire de cette brochure?

M. FAIRWEATHER: Oui; nous en avons pour tous les intéressés.

L'hon. M. VENIOT: Sous la rubrique: Exploitation, est-il sage de demander quelles ont été les recettes de l'embranchement de Caraquet de la division de l'Est?

M. HUNGERFORD: Je ne crois pas que nous puissions le savoir. La comptabilité n'est pas tenue séparément. Il est possible d'obtenir ces chiffres, mais notre système de comptabilité n'en tient pas compte distinctement.

L'hon. M. VENIOT: Ni les frais d'exploitation?

M. HUNGERFORD: Non.

L'hon. M. VENIOT: Prenez note de cela.

M. FAIRWEATHER: Nous allons voir s'il y a moyen d'obtenir ces chiffres.

M. PARENT: Je désire savoir quelles sommes on a déboursé pour la radiodiffusion et la colonisation et combien d'argent l'on a dépensé chaque semaine pour l'impression de circulaires ayant de dix à quinze pages.

M. FAIRWEATHER: Nous ne déboursions pas un sou, si j'ai bien compris.

M. PARENT: Pour la radiodiffusion?

M. FAIRWEATHER: C'est ce que je comprends.

M. PARENT: Quel réseau utilisez-vous?

M. FAIRWEATHER: Je l'ignore.

M. PARENT: Je désire appeler l'attention du comité sur cette question et faire savoir à Monsieur Laforce qu'il est rémunéré par le National-Canadien afin de travailler pour le compte des Chemins de fer nationaux et non pas pour faire de la politique sous le prétexte d'aider à la colonisation.

Le PRÉSIDENT: Nous allons prendre note de vos remarques, Monsieur Parent. Et maintenant, Monsieur Fairweather, voulez-vous bien passer aux frais d'exploitation, page 20?

M. FAIRWEATHER: Voici un état détaillé des recettes d'exploitation du réseau au point de vue des services des voies ferrées:

Marchandises	\$132,086,587.75
Marchandises—Subsides de l'Etat—Loi concernant les taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes	1,658,183.90

L'hon. M. VENIOT: C'est-à-dire la part qu'ont reçu les Chemins de fer Nationaux, avec la réduction de 20 p. 100?

M. FAIRWEATHER: Voilà la part des Chemins de fer Nationaux.

L'hon. M. VENIOT: Vous n'avez rien qui fait voir la part qu'a touchée le Pacifique-Canadien?

M. FAIRWEATHER: Non.

M. HEAPS: C'est dans les prévisions budgétaires.

M. FAIRWEATHER: Ces chiffres ne concernent que le National-Canadien.

Vient ensuite:

Voyageurs	\$ 16,644,699.86
---------------------	------------------

M. HEAPS: Avant d'adopter ce crédit, permettez-moi de faire observer que le bilan de l'année dernière est meilleur que celui de l'année précédente?

M. FAIRWEATHER: Il accuse une diminution d'environ \$120,000 attribuable à la diminution des recettes provenant du trafic marchandises sur les lignes de l'Est. Il s'agit d'une catégorie de trafic qui comprend l'accord intervenu.

Excédents de bagages	\$ 76,295.07
Wagons-lits	957,319.97
Wagons-salons	138,805.31

M. HEAPS: J'ai remarqué dans les journaux un article concernant une diminution de prix relativement au service des wagons-lits.

M. FAIRWEATHER: Une modification des taux.

M. HEAPS: Cette diminution de taux s'applique-t-elle sur les deux réseaux de chemins de fer par tout le Canada?

M. FAIRWEATHER: Oui; elle s'applique aussi au Pacifique-Canadien.

M. HEAPS: Pouvons-nous obtenir quelques détails à cet égard?

M. FAIRWEATHER: Il s'agit d'un sommaire.

M. HUNGERFORD: Je suis en mesure de fournir quelques explications. Depuis plusieurs années, une campagne a été faite aux Etats-Unis en vue d'obtenir une diminution des taux concernant le trafic-voyageurs. Cette campagne a abouti dans le territoire de l'Est, grâce à une ordonnance de la *Interstate Commerce Commission* décrétant une réduction du tarif par tous les Etats-Unis. Cette réduction s'imposait dans le nord-est des Etats-Unis, mais on a apparemment réduit aussi les taux dans l'ouest et le sud. Ces changements ont créé au Canada une situation dont il a fallu tenir compte étant donné la tarification internationale qui était en jeu et la concurrence des lignes américaines. Après mûre réflexion, les chemins de fer du Canada ont décidé d'effectuer une réduction modérée des taux de transport du trafic-voyageurs.

M. HEAPS: Cette réduction des taux qui entrera en vigueur le premier juin est-elle de nature à faire concurrence aux lignes américaines?

M. HUNGERFORD: Non.

M. HEAPS: Nos tarifs seront encore bien plus élevés?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. HEAPS: Que dites-vous de vos taux ordinaires concernant le trafic-voyageurs? Ces tarifs ont été considérablement diminués aux Etats-Unis en vertu de l'ordonnance de la *Interstate Commerce Commission*.

M. HUNGERFORD: Le tarif en vigueur pour les billets de première (Coach rate) était de 3.45 cents.

M. HEAPS: Au Canada?

M. HUNGERFORD: C'était là le taux maximum autorisé par la Commission des Chemins de fer, en 1920, et nous l'avons diminué à 3c.

M. HEAPS: Et il sera de 2c. aux Etats-Unis?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. HEAPS: Croyez-vous que vous serez en mesure de faire concurrence aux lignes américaines en ce qui regarde le trafic-voyageurs?

M. HUNGERFORD: Il n'y a guère de concurrence avec les lignes américaines en ce qui regarde le trafic de cette catégorie. La situation au Canada est bien différente de celle existant aux Etats-Unis du fait que nous avons organisé un bien plus grand nombre d'excursions de cette nature que ne l'ont fait les lignes américaines en général.

M. HEAPS: Dans l'Ouest des Etats-Unis les tarifs de parcours sont-ils très bas à l'Ouest de Chicago?

M. HUNGERFORD: Le tarif est de 2c. du mille.

M. HEAPS: Il est moins élevé que cela.

M. HUNGERFORD: Peut-être bien pour des billets aller et retour.

M. HEAPS: Vous pouvez acheter des billets de courts parcours à très bas prix.

M. HUNGERFORD: La manière de voir est loin d'être unanime à cet égard.

M. HEAPS: Monsieur Hungerford, est-ce que ces taux d'excursion n'ont pas eu pour effet d'augmenter le volume de trafic sur nos chemins de fer?

M. HUNGERFORD: Nous le croyons, monsieur Heaps. Nous avons transporté un bien plus grand nombre de voyageurs, c'est incontestable, mais les recettes de ce chef n'accusent guère d'augmentation. Nous devons transporter un bien plus grand nombre de voyageurs afin de réaliser le même chiffre de recettes.

M. HEAPS: En abaissant les prix des billets au bénéfice des voyageurs de la classe moyenne, ne croyez-vous pas qu'il serait possible d'encourager un nombre beaucoup plus considérable de gens à utiliser les chemins de fer du Canada?

M. HUNGERFORD: Je crois que c'est là le but visé. L'abaissement des tarifs vise à encourager les gens à voyager par chemin de fer.

M. HEAPS: Ne croyez-vous pas que le tarif de 3c. du mille que l'on propose est encore trop élevé?

M. HUNGERFORD: Nous n'en savons trop rien. En ce qui regarde cette question, il serait peu sage, semble-t-il, d'aller trop loin pour commencer. Le mieux que l'on puisse faire, c'est d'expérimenter et de se rendre compte des résultats obtenus. Personne ne peut dire jusqu'à quel point le trafic s'accroîtra du fait de ces réductions.

M. YOUNG: Je voudrais savoir de monsieur Hungerford la raison qui a décidé les Etats-Unis à diminuer les taux de transport?

M. HUNGERFORD: Les automobiles ont enlevé aux chemins de fer de l'Ouest et du Sud une si forte proportion du trafic-voyageurs qu'ils se sont vus dans l'obligation de réduire leurs tarifs afin de garder une part raisonnable de ce tra-

fic. Les chemins de fer de l'Est se sont placés à un point de vue tout à fait différent; ils ont combattu avec acharnement la réduction des tarifs et ils continuent à le faire. A leurs yeux, cet abaissement des taux se traduira uniquement par une forte diminution des recettes.

M. YOUNG: J'ai une observation à faire au ministre à ce propos. Si j'ai bien compris, vous acquittez une taxe sur les billets de chemins de fer dont le produit tombe dans l'échiquier fédéral. Or, est-il sage de taxer une industrie qui n'est nullement rémunératrice? Est-ce là une bonne source d'où l'on peut tirer des revenus? Mes remarques devraient peut-être s'adresser au ministère des Finances; cependant, j'ai cru devoir poser la question au ministre des Chemins de fer et des Canaux vu qu'il est le seul membre du cabinet qui soit ici. Voilà à mon sens une méthode fort équivoque de procurer des revenus à l'Etat. Nous ajoutons un certain montant au prix des billets de wagons-lits lorsque nous savons fort bien que les chemins de fer subissent une sérieuse concurrence de la part des autres moyens de transport. Est-ce là une source d'où il est à propos de tirer des revenus pour le pays en général? Je n'en dirai pas plus long et je laisse au ministre de méditer sérieusement sur quelques-unes de ces questions.

L'hon. M. HOWE: Je serai toujours heureux de discuter ces problèmes.

M. BOTHWELL: N'est-il pas vrai que les chemins de fer des Etats-Unis et la direction des Chemins de fer Nationaux du Canada en sont venus à la conclusion que la réduction du tarif a déterminé une augmentation du volume du trafic et, par conséquent, une augmentation des recettes?

M. HUNGERFORD: Cette question donne lieu à de grandes divergences d'opinion, monsieur Bothwell. Nous ne voyons pas tous du même œil. En réalité, la question se pose ainsi qu'il suit: Jusqu'à quel point pouvez-vous accroître le volume du trafic et quels tarifs faudrait-il fixer afin d'obtenir le plus fort montant de recettes nettes de cette source. Pour moi, l'expérience seule pourra fournir une réponse à cette question.

M. BOTHWELL: N'avez-vous pas tenté quelques expériences de ce chef?

M. HUNGERFORD: Nous l'avons fait en ce qui regarde les billets spéciaux vendus pour des excursions périodiques. C'est la première fois que la tarification est modifiée pour ce qui est des billets, depuis 1920.

M. BOTHWELL: N'est-il pas vrai que les chemins de fer américains sont arrivés à la conclusion que les taux spéciaux, qu'ils ont fixés et qui ont été plus ou moins adoptés jusqu'à un certain point par les réseaux canadiens, ont fait réaliser des bénéfices aux différentes compagnies de chemins de fer?

M. HUNGERFORD: Les chemins de fer du sud et de l'ouest des Etats-Unis estiment que la réduction des prix des billets leur a été profitable en général. D'autre part, les lignes de l'est sont convaincues du contraire. Nulle compagnie ne sait au juste ce qui en est. Quoique les recettes aient augmenté jusqu'à un certain point, en ces dernières années, aucune compagnie de chemin de fer ne sait la part de ces recettes qu'il faut attribuer respectivement à la réduction du prix des billets ou à la reprise des affaires en général. Il n'existe aucun moyen de s'en rendre compte.

M. BOTHWELL: N'est-il pas vrai que les Chemins de fer nationaux du Canada ont préparé un sommaire concernant les résultats avantageux résultant de cette réduction des tarifs?

M. HEAPS: Ou des taux spéciaux.

M. HUNGERFORD: Vous parlez d'excursions à 1c. du mille?

M. HEAPS: Parfaitement; des taux d'excursion.

M. HUNGERFORD: Nous savons le chiffre des recettes provenant de cette source.

M. BOTHWELL: Les administrateurs du réseau national sont d'avis que ces réductions des prix des billets ont été à l'avantage des chemins de fer.

M. HUNGERFORD: Oui, d'une façon générale. Cependant, l'expérience a établi que l'on ne peut organiser ces excursions qu'à certains intervalles. Si vous en faites trop souvent, la clientèle fait défaut.

M. KINLEY: C'est comme les ventes spéciales dans un magasin; elles sont profitables une seule fois.

M. HOWARD: Aux Etats-Unis le prix des billets de première était de 3c. du mille et on l'a réduit à 2c.

M. HUNGERFORD: Non, il était de 3c-6.

M. HOWARD: Et il est maintenant de 2c.?

M. HUNGERFORD: Il est de 2c.

M. HOWARD: Au Canada, le taux était de 3c.45 et on l'a maintenant réduit à 3c.?

M. HUNGERFORD: Nous l'avons réduit à 3c.

L'hon. M. VENIOT: Monsieur Hungerford, n'est-il pas vrai que l'on ne vend pas de billets de seconde sur les embranchements du National-Canadien acquis après le fusionnement du réseau de l'Atlantique avec les Chemins de fer Nationaux du Canada?

M. HUNGERFORD: Je ne sais si je dois répondre à cette question monsieur Veniot. Les taux de seconde classe existent dans les provinces de Québec et d'Ontario.

L'hon. M. VENIOT: On m'informe,—ces renseignements proviennent de Moncton et il peut se faire que je les aie mal interprétés,—qu'il n'y a pas de billets de seconde classe, par exemple sur l'embranchement de Caraquet; Pour quelle raison ne vend-on pas de billets de seconde sur un chemin de fer comme celui-là?

M. HUNGERFORD: Nous allons nous assurer d'une façon précise pour votre bénéfice.

L'hon. M. VENIOT: C'est une honte et l'on commet une injustice envers le public voyageur. Des gens de chantiers, qui sortent de la forêt, voyagent sur ces trains et l'on ne peut leur vendre des billets de seconde ni leur procurer des sièges qu'ils désirent. Ces gens sont obligés d'acheter des billets de première et il arrive parfois que cela donne lieu à de sérieuses discussions à bord des trains. En général, le public voyageur n'a aucune protection.

M. HUNGERFORD: Nous vous procurerons tous les renseignements, monsieur Veniot.

M. FINN: La Commission des chemins de fer a-t-elle juridiction sur la tarification tant pour le transport des voyageurs que des marchandises?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. FINN: Dans ce cas, il ne saurait y avoir inégalité de traitement.

M. HUNGERFORD: Non.

M. FINN: Par conséquent, si vous accordez une certaine tarification sur une partie du réseau, vous devez également le faire sur le reste?

M. HUNGERFORD: C'est bien cela, je le crois.

L'hon. M. VENIOT: Je crois que l'on ne permet pas la vente de billets de seconde sur l'embranchement acquis depuis 1927 ou 1928.

M. HUNGERFORD: Je suis dans l'impossibilité de répondre à cette question pour l'instant.

L'hon. M. VENIOT: La question devrait être étudiée.

M. FAIRWEATHER continue à citer le tableau:

Wagons-salons	\$ 138,805 31
Postes	3,260,087 96
Messageries	8,637,700 57
Autres trains de voyageurs.....	50,143 89

M. YOUNG: Etes-vous en mesure de dire au Comité quelle est la proportion des courriers que transporte le National-Canadien?

M. FAIRWEATHER: Les recettes provenant du transport des courriers au Canada pour 1935 se sont élevées à \$2,785,484.49; les recettes du Pacifique-Canadien de ce chef ont été de \$3,532,709.59.

M. KINLEY: Il y a un item de \$3,260,000.

M. FAIRWEATHER: Parfaitement; nous avons des lignes aux Etats-Unis qui transportent aussi les courriers. Ces chiffres concernent exclusivement les lignes canadiennes. Ils sont comme suit: le National-Canadien, \$2,785,484.49 et le Pacifique-Canadien, \$3,532,709.59.

M. KINLEY: Le Pacifique-Canadien exploite les lignes de chemin de fer aux Etats-Unis?

M. FAIRWEATHER: La comparaison n'a trait qu'aux lignes canadiennes.

M. YOUNG: Quel est le nombre de milles de voies ferrées qu'exploitent respectivement le National-Canadien et le Pacifique-Canadien au Canada?

M. FAIRWEATHER: Le réseau national exploite environ 21,000 milles de voies ferrées et le Pacifique-Canadien 17,000.

L'hon. M. VENIOT: Vous ne pouvez ajuster ni comparer les recettes que les deux chemins de fer tirent du transport des courriers par le nombre de milles de voies ferrées qu'ils exploitent. C'est impossible. J'ai étudié la question à fond en 1920 et en 1930, alors que j'étais ministre des Postes.

M. KINLEY: Quel nombre de wagons-poste avez-vous comparativement au Pacifique-Canadien?

M. FAIRWEATHER: Je ne saurais le dire, mais j'imagine que le nombre des wagons-poste est proportionné aux recettes.

M. KINLEY: J'ai entendu dire que vous n'avez pas de wagons-poste et voilà pourquoi le Pacifique-Canadien jouit de ce trafic.

M. FAIRWEATHER: C'est absolument inexact.

L'hon. M. VENIOT: Le Pacifique-Canadien fournit de meilleurs wagons-poste et offre plus de commodités que le National-Canadien.

M. BOTHWELL: N'est-il pas vrai que le Canadien-National, en dépit du grand nombre d'embranchements qu'il exploite, ne fait pas circuler ses trains assez fréquemment pour lui permettre de transporter les courriers, vu le développement qui s'est produit par tout l'Ouest canadien?

M. FAIRWEATHER: Je ne comprends pas très bien la question que vous me posez. Je crois que presque tous les trains qui circulent sur nos embranchements transportent des courriers.

M. BOTHWELL: Le National-Canadien ne transporte pas de courrier sur les embranchements où il ne circule qu'un train deux fois par semaine, n'est-ce pas?

M. FAIRWEATHER: C'est fort possible dans un cas comme celui-là.

M. BOTHWELL: Est-ce que cela n'aurait pas quelque chose à faire avec l'écart qu'accuse le chiffre des recettes que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien retirent de cette source?

M. FAIRWEATHER: Du tout. La différence doit être exclusivement attribuée pour ainsi dire au Service postal transcontinental.

L'hon. M. VENIOT: Vous ne devez pas perdre de vue que le service postal ambulancier,—nous l'appelons aussi le bureau de poste du chemin de fer ou le bureau de poste sur rails, est le même pour les deux compagnies sur les lignes principales; d'autre part, un bien petit nombre d'embranchements assurent un service postal sur rails.

M. FAIRWEATHER: Ils transportent les courriers en sacs pour la plupart.

L'hon. M. VENIOT: Mais on fait la distribution des courriers transportés dans les wagons à bagage. Dans l'Ouest, c'est incontestable, le Pacifique-Canadien distribue les courriers transportés dans les wagons à bagage sur une bien plus vaste échelle que le National-Canadien. Les trains du Pacifique desservent les endroits de peu d'importance et voilà qui explique l'écart quant au chiffre des recettes.

M. BOTHWELL: Si cette assertion est inexacte, je n'aimerais pas qu'elle fût consignée dans le compte rendu de nos délibérations, car, je suis domicilié dans une circonscription qui est assez bien desservie par le Pacifique-Canadien. Or, je ne crois pas que le Pacifique emploie la méthode que monsieur Veniot a indiqué.

L'hon. M. VENIOT: Qu'ai-je dit? N'ai-je pas dit que le Pacifique-Canadien distribue bien plus de courriers au moyen des wagons à bagage que le National-Canadien. Je m'en tiens à cela et je sais ce dont je parle.

M. BOTHWELL: Il faudra que vous l'établissiez à ma satisfaction.

L'hon. M. VENIOT: Je sais ce dont je parle.

M. FINN: Quelqu'un d'autorisé a déclaré à la Chambre, ces jours derniers, que le National-Canadien ne transporte pas les courriers transcontinentaux parce qu'il n'a pas de wagons-poste tandis que le Pacifique-Canadien offre toutes les facilités.

M. FAIRWEATHER: Voilà qui est assurément inexact.

M. FINN: Cette assertion a été faite par quelqu'un qui vous touche de près, monsieur Veniot.

L'hon. M. VENIOT: Je n'ai pas entendu faire d'assertion de cette nature.

M. FAIRWEATHER:

Messageries.....	\$ 8,637,700 57
Autres trains de voyageurs.....	50,143 89
Lait.....	459,745 36
Aiguillage.....	2,060,652 72
Trains spéciaux.....	70,680 56
Autres trains de marchandises.....	1,223 15

Suivent un certain nombre d'item de peu d'importance tels que: transbordement par eau-marchandises \$47,809.46. Voici l'item suivant: Wagons-restaurants et wagons-buffets, \$677,718.83.

M. HEAPS: Avant l'adoption de ce crédit, à la lumière de l'expérience que j'ai acquise tant au Canada qu'à l'étranger, il me semble que nous n'obtenons pas ce qu'il y a de mieux du service de wagons-buffets que nous offre les chemins de fer. Les administrateurs des compagnies, je le suppose, ont quelque peu étudié le problème; cependant, je prends note que les chemins de fer des Etats-Unis ont considérablement réduit les prix des repas sur les trains. Je me demande s'il n'y aurait pas quelque moyen d'obtenir un peu plus de service que les compagnies de chemins de fer n'en donnent au public voyageur, à l'heure actuelle. Il n'y a rien qui empêche les chemins de fer de donner des repas à meilleur marché sur les trains vu qu'il se trouve un bon nombre de voyageurs qui ne se soucient guère de déboursier \$1.25 ou \$1.50 pour un repas. Le service des wagons-restaurants pourrait à mon avis être amélioré en servant quelque chose à manger aux voyageurs sans qu'ils soient obligés de quitter leurs sièges ou quelque chose de cette nature, ainsi qu'on le fait à bord des trains aux Etats-Unis. Les fonctionnaires du service des wagons-restaurants seraient heureux d'améliorer ce service au bénéfice des voyageurs sur les trains, mais je présume qu'ils se heurtent à des règlements ainsi qu'à des conventions conclues entre les chemins de fer; il en résulte que l'exploitation des wagons-restaurants se fait grandement à perte. Il me semble que, si l'on adoptait certaines méthodes que je crois possibles, les chemins de fer retireraient plus de recettes de ce service. Je pense que le public voyageur s'en trouverait très bien.

M. HANSON: Le service des wagons-restaurants rapporte-t-il des bénéfices?

M. HUNGERFORD: Non. Je ne connais pas de question de chemin de fer qui ait donné lieu à autant de discussion que celle des repas sur les trains. Il y a plusieurs années que nous tentons des expériences de ce côté et le résultat a été à peu près le même.

M. KINLEY: Quelle est la proportion du nombre de voyageurs qui bénéficient de permis de circuler?

L'hon. M. FULLERTON: Je n'en ai pas la moindre idée.

M. KINLEY: Je pense que le ministre ferait bien de songer à annuler tous les permis de circuler au Canada et à obliger toutes les personnes ayant droit de circuler gratuitement à en faire chaque fois la demande expresse. Il me semble que, sur tous les trains, la moitié des voyageurs ont des permis de circuler.

M. HEAPS: Je reviens à la question des wagons-restaurants. Je sais que c'est là une question dont l'administration s'est fort occupée. Songe-t-elle à procurer aux voyageurs des repas moins coûteux dans les wagons-restaurants?

M. HUNGERFORD: Nous avons l'intention d'établir une nouvelle liste de prix vers le 1er juin, et cette liste comportera des repas à meilleur marché. Nous agissons ainsi de concert avec le chemin de fer Pacifique-Canadien. Nous tentons en outre une expérience consistant à vendre sur les wagons d'avant des victuailles provenant du wagon-restaurant.

M. HEAPS: Dois-je comprendre que vous ferez transporter les repas du wagon-restaurant jusqu'aux voyageurs?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. HEAPS: Est-ce le personnel du train qui va se charger de cela ou bien allez-vous confier l'entreprise à quelqu'un?

M. HUNGERFORD: Nous faisons distribuer ces aliments par l'agent de la Canadian Railway News Company sur le train, mais ces repas viennent du wagon-restaurant, et le prix de la nourriture va naturellement au wagon-restaurant.

M. HEAPS: Je me demande ce que la Canadian Railway News Company vient faire là.

M. HUNGERFORD: Il nous faudrait d'autres employés pour ce travail.

M. HEAPS: Est-ce que le personnel actuel du train n'est pas capable de faire cela ou n'est-il pas disposé à le faire?

M. HUNGERFORD: Je ne le pense pas.

M. HEAPS: Est-ce que cela ne se fait pas présentement en vertu d'un contrat sur les chemins de fer de l'Etat?

M. HUNGERFORD: Nous avons un arrangement en vertu duquel nous vendons la nourriture aux agents de la Canadian Railway News Company conformément à une certaine échelle de prix. Ces agents vont simplement chercher la nourriture au wagon-restaurant en payant certains prix. Ces agents vont ensuite la porter aux voyageurs auxquels ils la vendent à certains prix fixes.

M. HEAPS: Pourquoi agir de cette façon? Pourquoi ne vendrait-on pas la nourriture du wagon-restaurant directement au public?

M. HUNGERFORD: Voulez-vous dire que les voyageurs devraient aller au wagon-restaurant?

M. HEAPS: Non. Vous dites que l'agent de la Canadian Railway News Company va chercher la nourriture au wagon-restaurant et la vend à un certain prix.

M. HUNGERFORD: Oui. Il prend d'abord la commande du voyageur, puis il va chercher la nourriture au wagon-restaurant.

M. HEAPS: Y a-t-il une raison qui empêche les employés du wagon-restaurant de livrer les repas aux voyageurs dans les divers wagons?

M. HUNGERFORD: Nous gardons tout juste le personnel qu'il faut pour servir les repas, de sorte que nous n'avons pas, aux heures des repas, les employés qu'il faudrait pour faire cela.

M. HEAPS: Pouvez-vous dire au Comité quels seront à peu près les prix en vigueur à la suite de l'arrangement dont vous venez de parler?

M. HUNGERFORD: Je n'ai pas ces chiffres sous la main.

M. HEAPS: Si je comprends bien, la Canadian Railway News Company va retirer un profit qui ne sera aucunement proportionné au service rendu.

M. HUNGERFORD: Elle se conformera à l'accord conclu.

M. HEAPS: Je sais qu'aux Etats-Unis, par exemple, un voyageur peut obtenir un repas fort convenable sans sortir de son siège, s'il le désire.

M. HUNGERFORD: Oui. Il se fait toutes sortes de choses aux Etats-Unis...

M. HEAPS: C'est une expérience.

M. HUNGERFORD: ... pour offrir des primes aux voyageurs en leur servant des repas complets à très bon marché et autrement. Il n'existe pas là d'uniformité. Les prix dans les wagons-restaurants y sont aussi élevés sinon plus élevés qu'au Canada.

M. YOUNG: Existe-t-il un arrangement quant aux prix auxquels on devra revendre ces repas aux voyageurs?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. BOTHWELL: S'il m'est permis de parler ici de la question des permis de circuler, je vais en dire un mot. Voyageant récemment dans un train, j'ai constaté qu'aucun billet ne s'y était perçu. Tous les voyageurs étaient munis de permis de circuler.

M. KINLEY: Certainement.

M. HANSON: C'étaient peut-être des membres du Parlement.

M. KINLEY: Il en était de même de tous les autres voyageurs.

M. BOTHWELL: Je crois que le ministre devrait voir à trouver moyen d'empêcher l'émission des permis de circuler telle qu'elle se fait aujourd'hui. Il m'importe peu qu'on supprime de la liste les membres du Parlement, leurs familles et les autres. Nos chemins de fer constituent un grave problème pour le pays; si la suppression des permis de circuler peut nous aider à résoudre ce problème, supprimons ces permis, ou du moins supprimons-en une partie.

M. KINLEY: Certainement.

M. BOTHWELL: Je sais que, depuis le commencement de la présente session, la faculté accordée par la loi quant à l'émission des permis de circuler a donné lieu à de l'exploitation; ce dernier terme n'est peut-être pas celui qui convient, mais c'est quelque chose comme cela.

L'hon. M. VENIOT: On en a abusé, tout au moins.

M. BOTHWELL: "Abusé" est le mot qu'il faut. Et je crois que le moment est venu pour le ministre d'examiner cette partie de la loi et de voir s'il n'y aurait pas moyen de mettre fin à l'exploitation qu'on fait de nos chemins de fer au sujet de l'émission des permis de circuler.

L'hon. M. HOWE: Je m'empresse de dire que j'approuve absolument ce que M. Bothwell vient de dire. Il faut dire que les règlements qui régissent l'émission des permis de circuler sont du ressort de la Commission des chemins de fer, et je crois que le président de la Commission a beaucoup fait pour restreindre le nombre des personnes susceptibles de recevoir des permis de circuler. D'un autre côté, c'est la loi qui autorise l'émission des permis de circuler aux membres du Parlement et à leurs familles, et nous sommes en mesure de réduire ce fardeau si les membres du Parlement veulent étudier sérieusement la question. Je pense que les membres du Parlement possèdent amplement le pouvoir de réduire les abus dont vous parlez.

M. BOTHWELL: Je suis d'avis qu'on devrait les supprimer totalement.

M. HUNGERFORD: La Commission y voit de très près.

M. KINLEY: Tant que les membres du Parlement tiendront à leurs permis de circuler, je ne vois guère comment on pourra les leur enlever. D'un autre côté, si l'on supprimait tous les permis de circuler au Canada en décrétant que toute personne devra présenter une réquisition chaque fois qu'elle voudra obtenir un permis de circuler, cela éliminera grandement les abus, je le crois. Cela me paraît une bonne méthode de régler la question.

Le PRÉSIDENT: C'est ce qui se fait présentement. Il faut présenter une réquisition quand on veut obtenir un permis de circuler.

M. HEAPS: Je me demande si c'est réellement une bonne chose pour les députés que le permis de circuler. Je pense que c'est plutôt désavantageux. Nos commettants s'imaginent que, puisque nous avons des permis de circuler sur les trains, ils peuvent s'éviter les frais de nous envoyer des délégations. Ils pensent que nous n'avons qu'à sauter sur un train pour aller les voir.

M. KINLEY: Qu'est-ce qui se fait aux Etats-Unis?

M. BOTHWELL: Je pense qu'on peut limiter l'émission des permis de circuler aux seuls membres du Parlement. Quant à moi, je suis bien prêt à les voir supprimer tout à fait. Cela ne me fera pas de peine. Cependant la coutume des réquisitions pour les familles des députés constitue tout simplement une fraude.

M. KINLEY: Cela sert à tout le monde dans le pays.

Le PRÉSIDENT: Continuez, monsieur Fairweather.

M. FAIRWEATHER: Entreposage-bagage, \$12,000; surestarie, \$263,000; télégraphe et téléphone, \$4,009,000; élévateurs à grain, \$198,000; loyers d'édifices et d'autres propriétés, \$290,000.

M. YOUNG: Avant de passer outre à la question des télégraphes, voulez-vous nous dire combien rapporte ce service?

M. FAIRWEATHER: Il s'agit du revenu des télégraphes des chemins de fer. Il nous faut un service télégraphique pour faire circuler les trains, et nous employons une bonne partie des mêmes poteaux et des mêmes fils pour le service commercial.

M. YOUNG: Il n'est pas possible d'établir une distinction?

M. FAIRWEATHER: Cela ne pourrait se faire que d'une façon très arbitraire. Cependant mon expérience me dit que nous gagnons à nous occuper de télégraphe commercial parce que, si nous ne le faisons pas, nous aurions à payer plus cher pour le service télégraphique nécessaire à la circulation de nos trains.

M. YOUNG: Le réseau Western Union était-il rémunérateur quand vous l'avez acheté?

M. FAIRWEATHER: Le Western Union que nous avons acquis en même temps que le chemin de fer Nord-Canadien?

M. YOUNG: Oui.

M. FAIRWEATHER: Nous avons acheté ensuite les lignes de l'Est, les lignes télégraphiques dans les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Cela constitue tout le tableau.

M. YOUNG: Je vois.

L'hon. M. HOWE: Il est ici question des élévateurs à grain; savez-vous exactement où ils se trouvent?

M. FAIRWEATHER: Je puis m'en assurer. Cela comprend tous les élévateurs du réseau. Il s'en trouve à Chicago.

M. YOUNG: Quel service avez-vous en fait de téléphone?

M. FAIRWEATHER: Il y en a un réseau à Tiffin, il y en a un à Saint-Jean. Ils sont disséminés. Je sais que nous en avons un à Chicago et un à Port-Huron.

Loyers d'édifices et d'autres propriétés, \$290,000; divers, \$997,000; arrangements coopératifs-crédit, \$353,000; arrangements coopératifs-débits, \$54,000.

L'hon. M. VENIOT: Cela comprend-il les trains en commun?

M. FAIRWEATHER: Il s'agit des arrangements coopératifs que nous avons avec d'autres chemins de fer et d'arrangements relatifs à des loyers.

L'hon. M. VENIOT: Vous avez des arrangements en commun à Fredericton avec le Pacifique-Canadien?

M. FAIRWEATHER: C'est autre chose. Cela devrait se trouver en partie sous la rubrique du revenu; vous trouverez d'autres item semblables sous la rubrique des dépenses; cependant la partie relative au revenu serait à sa place ici.

L'hon. M. VENIOT: Pouvez-vous me dire quelles économies on a réalisées à la suite des arrangements en commun avec le Pacifique-Canadien?

M. HUNGERFORD: Vous voulez parler de l'entente en vue de la coopération. Est-ce cela?

M. FAIRWEATHER: Quelle était votre question, monsieur? Je ne l'ai pas bien saisie.

L'hon. M. VENIOT: Combien le réseau national a-t-il épargné par suite des arrangements coopératifs à Fredericton?

M. FAIRWEATHER: Je pourrai vous fournir ce renseignement dans un moment.

L'hon. M. VENIOT: Pour les cas où nous employons exclusivement la gare du Pacifique-Canadien.

M. FAIRWEATHER: Environ \$8,900 par année.

L'hon. M. VENIOT: Vous dites que nous épargnons \$8,900 par année. Trouvez-vous que c'est là une économie suffisante pour justifier les ennuis que cela cause au public voyageur dans cette région?

M. FAIRWEATHER: La chose a été étudiée avec soin par des employés supérieurs compétents du réseau national et du chemin de fer Pacifique-Canadien.

L'hon. M. VENIOT: Le public voyageur a aussi examiné la chose soigneusement et il l'a critiquée sévèrement. Quand je vais à Fredericton, il faut que je me rende à la gare du Pacifique-Canadien. Et quand je veux quitter Fredericton, je ne puis acheter un billet à la gare du National-Canadien. Il faut que je parcoure une distance d'un mille et demi ou d'un mille et quart pour me rendre à la gare du Pacifique-Canadien. Le public voyageur commence à protester vivement. Pour réaliser une économie de \$8,000, vous ne servez certainement pas le public.

Je veux maintenant vous poser une autre question. On m'informe—et je ne prétends pas que mes renseignements soient exacts—que, depuis le début de ce mouvement de coopération, les agents du National-Canadien ne peuvent plus sur la ligne de l'ancien Canadian Eastern, faire de la sollicitation auprès de voyageurs pour leur vendre des billets directs pour Montréal. Vous savez ce dont je veux parler; il s'agit de la ligne allant de Newcastle à Fredericton, distance de 110 milles. Le Pacifique-Canadien a des agents aux stations de Blackburn et de Boiestown, par exemple, qui font de la sollicitation pour la vente de billets directs pour Montréal, faisant concurrence aux billets directs de Boiestown à Blackburn via Fredericton jusqu'à Montréal.

M. FAIRWEATHER: Je ne puis croire cela.

M. HUNGERFORD: Nous prendrons soin de nous en informer.

L'hon. M. VENIOT: On devrait mettre fin à cela.

M. HUNGERFORD: Cela est certainement contraire à l'esprit de coopération.

L'hon. M. VENIOT: Ce n'est pas là de la coopération.

M. HUNGERFORD: Cela est certainement étranger à un mouvement de coopération.

L'hon. M. VENIOT: Je me permets maintenant de vous demander ceci: Jusqu'en 1933 ou 1934, 90 p. 100 des wagons chargés de farine arrivant à Gloucester étaient des wagons du réseau national. C'est le contraire aujourd'hui; ce sont des wagons du Pacifique-Canadien. Pourquoi?

M. HUNGERFORD: Voulez-vous dire qu'ils passent par Saint-Jean?

L'hon. M. VENIOT: Non, non; pas par Saint-Jean; ils viennent par la voie nord.

M. HANSON: Il semble que la coopération ne se fait là que d'un côté.

M. HUNGERFORD: Il ne s'agit là que de l'échange ordinaire des wagons.

L'hon. M. VENIOT: Comment se fait-il que le Pacifique-Canadien prend aujourd'hui des wagons à des stations où le réseau national avait coutume d'en prendre? La farine arrive aujourd'hui dans des wagons du Pacifique-Canadien, tandis qu'autrefois on la chargeait sur des wagons du réseau national.

M. HUNGERFORD: Cela ne nous autorise guère à conclure.

L'hon. M. VENIOT: C'est ce qui se fait. Je l'ai constaté de mes yeux. J'ai remarqué le changement qui s'est fait depuis trois ans.

M. HANSON: D'où viennent les wagons?

L'hon. M. VENIOT: Je l'ignore. Cependant la farine venant autrefois des mêmes marchands arrivait dans des wagons du réseau national et elle arrive aujourd'hui dans des wagons du Pacifique-Canadien. Cela doit dépendre de ce que le réseau national néglige quelque part de rechercher la clientèle.

M. HOWARD: Permettez-moi, monsieur le président, de poser une question au président du réseau national. Connaissez-vous une seule circonstance où la coopération entre le Pacifique-Canadien et le réseau national du Canada soit également avantageuse pour les deux chemins de fer? En connaissez-vous une seule?

L'hon. M. FULLERTON: J'ose le croire. Nous essayons d'obtenir des concessions égales chaque fois que nous consentons un accord.

L'hon. M. VENIOT: Vous n'obtenez pas de concessions égales.

L'hon. M. FULLERTON: C'est assez difficile, je le reconnais.

M. HEAPS: Il est très difficile d'obtenir des concessions égales.

M. HUNGERFORD: C'est certainement très difficile.

M. YOUNG: Vous avez constamment le dessous à propos de la mise en commun.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous fini de poser des questions sur les revenus de l'exploitation?

M. BOTHWELL: Je désire poser une question sur les revenus de l'exploitation. Je ne vois rien ici au sujet du réseau des hôtels.

Le PRÉSIDENT: Ceci est à part.

M. BOTHWELL: Il en est question dans un autre chapitre.

M. FAIRWEATHER: Oui, à la page 19.

M. BOTHWELL: Malheureusement, j'arrive d'une autre séance de comité et je n'ai le rapport en main.

M. FAIRWEATHER: Vous trouverez les recettes d'exploitation des hôtels à la page 19.

M. BOTHWELL: Si j'ai posé la question, c'est seulement pour la faire inscrire dans le hansard. Nous nous occupons présentement des revenus de l'exploitation. Pouvez-vous me dire quels ont été les revenus provenant de l'exploitation des hôtels des Chemins de fer Nationaux.

Le PRÉSIDENT: On voit à la page 19 du rapport: Revenu de l'exploitation des hôtels, \$2,389,894.82. Puis l'on voit que les dépenses d'exploitation des hôtels se sont élevées à \$2,163,040.77. Les taxes sur les propriétés des hôtels se sont élevées à \$125,083.29 et le revenu net provenant de l'exploitation des hôtels a été de \$101,770.76.

M. BOTHWELL: Voulez-vous continuer à lire cet état afin qu'on le retrouve en entier dans le compte rendu des témoignages.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que je le lise en entier?

M. BOTHWELL: Non, mais je pense que vous devriez lire la conclusion.

L'hon. M. VENIOT: Nous aborderons ce chapitre plus tard.

Le PRÉSIDENT: Est-ce votre désir que je lise tout l'état?

M. BOTHWELL: Vous alliez le faire.

Le PRÉSIDENT: Je vous signalais simplement la page où l'on peut trouver cet état.

M. BOTHWELL: Le mot final qu'on trouve à cette page, c'est un déficit réel.

L'hon. M. FULLERTON: Les hôtels ont rapporté un profit de \$101,770.76.

L'hon. M. VENIOT: Ne me dites pas qu'ils font présentement de l'argent.

M. KINLEY: Ils ne font pas de l'argent; ils ont réalisé un profit d'exploitation.

M. BOTHWELL: Recettes d'exploitation, \$101,770.76. Je voudrais savoir combien on a perdu dans l'exploitation de l'hôtel de Winnipeg. Je comprends que le réseau national n'est pas responsable de cet hôtel, mais je voudrais savoir quel est le chiffre de la perte provenant de l'exploitation de cet hôtel en 1935.

L'hon. M. FULLERTON: L'exploitation de l'hôtel Fort Garry s'est soldée par une perte de \$26,000.

M. HEAPS: Quand cet hôtel a-t-il été construit?

L'hon. M. FULLERTON: Il a été construit par le Grand-Tronc-Pacifique.

M. HEAPS: En quelle année?

M. FAIRWEATHER: Il a été construit en 1913.

M. HEAPS: Longtemps avant l'acquisition de ce chemin de fer par l'Etat.

L'hon. M. FULLERTON: Oui. Ce fut toujours un éléphant blanc.

M. MOTHERWELL: Je voudrais connaître les chiffres relatifs à l'hôtel de Port-Arthur.

L'hon. M. FULLERTON: Port-Arthur, \$8,954.

M. BOTHWELL: De perte, voulez-vous dire, ou de profit?

L'hon. M. FULLERTON: De profit.

M. BOTHWELL: Combien d'argent a-t-on affecté à l'établissement de l'hôtel de Port-Arthur?

L'hon. M. FULLERTON: \$1,182,000.

M. ROTHWELL: Et l'hôtel de Saskatoon? Quand a-t-il été ouvert?

L'hon. M. FULLERTON: Il a été ouvert le 10 décembre.

M. BOTHWELL: Pouvez-vous me dire combien on y a perdu ou gagné durant les premiers mois de cette année?

L'hon. M. FULLERTON: Je pense que je ne possède pas ces chiffres. Je pourrai vous les procurer.

M. KINLEY: Les hôtels contribuent beaucoup à la vente des billets de chemin de fer. Me trouvant à Toronto, j'ai acheté un billet de wagon-lit et j'ai constaté qu'on m'a vendu un billet du Pacifique-Canadien.

M. BOTHWELL: Je serai heureux d'obtenir ces renseignements.

L'hon. M. FULLERTON: Quant à l'hôtel Bessborough, la perte jusqu'à la fin de mars a été de \$7,000.

M. HEAPS: La perte provenant de l'exploitation?

M. MORROW: C'est pour trois mois.

L'hon. M. FULLERTON: L'administrateur s'attend à ce que la perte ne dépasse pas \$10,000 pour toute la première année.

M. MORROW: Si nous l'avions tenu fermé, nous aurions subi une perte de \$30,000.

L'hon. M. FULLERTON: C'est exact.

M. MORROW: Nous aurions subi une perte de \$30,000 si nous avions tenu l'hôtel fermé; nous n'avons perdu que \$7,000 en le tenant ouvert.

M. BOTHWELL: Voulez-vous expliquer au comité comment vous auriez subi une perte en tenant l'hôtel fermé?

M. MORROW: Chauffage et taxes — frais généraux. La raison qui a fait tenir l'hôtel ouvert est qu'il coûte moins d'argent ouvert que fermé.

Le PRÉSIDENT: C'est une bonne raison.

M. BOTHWELL: J'essaie simplement de faire répondre à plusieurs questions qui m'ont été posées. J'essaie d'obtenir des réponses ici afin que le public puisse être renseigné. Si ces messieurs veulent bien nous fournir de plus amples renseignements là-dessus, j'en serai très heureux.

M. MORROW: Chaque fois que vous voudrez avoir des renseignements de ce genre, les régisseurs ou l'administration du chemin de fer seront heureux de vous les procurer.

M. BOTHWELL: C'est le public qui veut avoir ces renseignements.

M. MORROW: Oui.

L'hon. M. HOWE: Je pense que les hôtels font leurs frais d'exploitation, qu'ils paient leurs taxes; je crois savoir que leurs revenus suffisent à payer l'entretien du mobilier, à maintenir l'aménagement en bon état, et qu'il reste ensuite un petit profit.

M. KINLEY: Contribuent-ils au fonds d'assurance?

L'hon. M. HOWE: Je ne saurais le dire.

L'hon. M. FULLERTON: Ils participent au fonds d'assurance.

M. KINLEY: Les assurances sont-elles mises au compte des dépenses d'exploitation?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. HOWARD: Et l'amélioration de l'exploitation de vos hôtels, compte tenu de toutes les dépenses d'exploitation, fait que vos profits ont dépassé \$67,000 ceux de l'an dernier.

L'hon. M. FULLERTON: C'est à peu près exact.

M. HEAPS: Puis-je poser une question au sujet de la gare de Vancouver, en ce qui concerne l'hôtel Vancouver?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. HEAPS: Va-t-on l'ouvrir bientôt?

L'hon. M. FULLERTON: Nous sommes à étudier la question et nous la considérons comme un problème épineux.

M. HEAPS: Est-ce un éléphant blanc?

L'hon. M. FULLERTON: Quelqu'un devrait bien nous dire ce qu'il faut en faire.

M. KINLEY: Que voulez-vous dire?

L'hon. M. FULLERTON: Je dis que c'est un problème épineux de savoir ce que nous devons faire de cela.

M. KINLEY: De quoi?

L'hon. M. FULLERTON: De l'hôtel Vancouver.

M. KINLEY: Pourquoi?

L'hon. M. FULLERTON: Voulez-vous l'ouvrir?

M. KINLEY: Je n'en sais rien. Je vous ai demandé pourquoi cela constitue un problème épineux.

L'hon. M. FULLERTON: Parce que, si nous l'ouvrons, nous subirons une perte énorme. C'est fatal. Nous ne pourrions empêcher cela.

M. KINLEY: Qui a conçu le projet de cet hôtel?

L'hon. M. FULLERTON: Ce n'est pas moi.

M. BOTHWELL: Pourriez-vous sauver quelque chose du naufrage?

M. HEAPS: Non, c'est impossible. J'allais demander si les profits provenant de l'exploitation que l'on nous indique ici comprennent l'hôtel Vancouver.

L'hon. M. FULLERTON: Non.

M. HEAPS: Cela est mis au compte du capital.

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous en avons fini quant aux dépenses d'exploitation.

M. HEAPS: Sauf un certain autre aspect de la question. Je me demande si les chefs du réseau pourraient nous renseigner sur les hôtels qui ont été construits depuis que les chemins de fer ont été achetés par l'Etat, sur les hôtels qui font partie de l'entreprise des chemins de fer.

L'hon. M. FULLERTON: Désirez-vous avoir les chiffres?

M. HEAPS: J'imagine que ce serait le moment opportun.

L'hon. M. FULLERTON: L'hôtel Charlottetown est le premier.

M. HEAPS: Pouvez-vous nous dire la date?

L'hon. M. FULLERTON: Le Nova Scotian.

M. MORROW: Il veut savoir la date

L'hon. M. FULLERTON: L'hôtel Charlottetown fut le premier.

M. KINLEY: Le Nova Scotia est une entreprise rémunératrice.

L'hon. M. FULLERTON: L'hôtel Charlottetown fut ouvert en 1931. Puis il y a le Nova Scotian. Quand fut-il ouvert?

M. FAIRWEATHER: En 1930.

L'hon. M. FULLERTON: Le 23 juin 1930. Le Bessborough est le seul autre.

M. HEAPS: Vous n'avez fait construire que trois hôtels à part le Château Laurier?

L'hon. M. FULLERTON: C'est exact.

M. HEAPS: Depuis le moment de l'acquisition des chemins de fer par l'Etat.

L'hon. M. FULLERTON: C'est exact.

M. HEAPS: Pourriez-vous nous faire connaître la valeur des propriétés que vous avez fait construire durant cette période ainsi que la valeur totale des propriétés? On en a parlé au commencement de l'après-midi.

M. MORROW: Vous pourriez ajouter à cela l'hôtel Vancouver.

M. HEAPS: Oui. Cet hôtel fut construit par la ville de Vancouver.

L'hon. M. FULLERTON: De 1923 à 1935, nous avons dépensé \$25,753,000 pour des hôtels.

M. HEAPS: Quelle somme avait-on dépensé avant cela?

L'hon. M. FULLERTON: Environ \$10,000,000.

M. HEAPS: Cela comprend tous les hôtels, y compris l'hôtel Vancouver et le Château Laurier?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, ce chiffre les comprend tous.

M. BOTHWELL: J'ai toujours pensé que l'hôtel du parc Jasper rapporte des profits.

L'hon. M. FULLERTON: Que dites-vous?

M. BOTHWELL: J'ai toujours pensé que l'hôtel du parc Jasper rapportait des profits au réseau national. Puis-je savoir quel a été le résultat?

L'hon. M. FULLERTON: Nous y avons perdu \$7,900 l'an dernier.

M. HEAPS: C'est malheureux.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous en avons fini quant aux revenus provenant de l'exploitation.

M. WARD: Puis-je poser une question au département à propos d'une chose qui m'est arrivée souvent à Winnipeg? Deux trains quittent Winnipeg chaque jour, celui du Pacifique-Canadien à huit heures du soir et celui du National-Canadien à six heures du soir. Pourquoi ce dernier train part-il à six heures? Cela a toujours été un mystère pour moi. Je suis certain que le National-Canadien perd des centaines et des centaines de clients voyageurs chaque année parce que ce train part à six heures. Je n'ai jamais pu comprendre pourquoi cela se fait. J'ai interrogé tous les employés du réseau que j'ai pu rencontrer depuis que ce train part de Winnipeg à six heures et tous pensent comme moi là-dessus. Ils ne savent pas pourquoi cela se fait. Ces jours derniers, un de mes amis ainsi que sa femme et sa fille se dirigeaient vers l'Est et ils voulaient prendre le train du National-Canadien. Comme ce train partait à six heures, ils ne purent le prendre parce qu'ils étaient retenus par des amis et ils durent prendre le train du Pacifique-Canadien. Il y a environ une semaine, un autre de mes amis partait pour l'Est et il voulait prendre le train du National-Canadien, mais il me dit qu'il ne pourrait pas le faire parce que ce train part à six heures, et il prit le train de huit heures du Pacifique-Canadien. Il y a peut-être une explication valable à donner à cela, et l'on devrait satisfaire aux nombreuses demandes de renseignements qu'on nous fait sur la cause de cet état de choses.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous répondre à cela?

M. HUNGERFORD: D'une façon générale, nous pouvons dire que l'horaire qui est en vigueur aujourd'hui est l'horaire le plus conforme aux besoins de tous les endroits situés le long du chemin de fer. Il faut que le train arrive à Montréal à une certaine heure pour permettre aux voyageurs de s'embarquer sur les paquebots. Nous sommes liés de ce côté en ce qui regarde l'arrivée dans l'Est. En tenant compte de cela, nous avons à faire de notre mieux. L'objet de nos efforts est de partir de Vancouver le plus tard possible. Quant à l'arrivée à Montréal, elle est restreinte à une certaine heure.

M. HEAPS: Est-ce que le Pacifique-Canadien n'a pas changé tout cela? Si son train part de Winnipeg plus tard, n'est-ce pas afin qu'il arrive à Ottawa à une heure plus convenable, et cela en vue d'enlever un grand nombre de voyageurs au National-Canadien? Ce dernier ne pourrait-il pas faire de même?

M. HUNGERFORD: C'est très douteux.

M. HEAPS: Je sais que vous perdez une foule de voyageurs. Si votre train quittait Winnipeg à huit heures, vos voyageurs pourraient arriver ici vers huit heures le surlendemain. Le National-Canadien arrive ici vers six heures du matin. Les voyageurs n'aiment pas à descendre du train à six heures du matin.

M. HUNGERFORD: Ne perdez pas de vue que le Pacifique-Canadien fait circuler chaque jour deux trains transcontinentaux. Le National-Canadien n'en fait circuler qu'un. Notre train unique a à s'occuper aussi du trafic régional.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, si tel est votre désir, nous nous réunirons demain à onze heures de l'avant-midi. Quand nous nous remettrons à l'œuvre, au lieu d'examiner le sommaire des dépenses d'exploitation, nous en étudierons les détails afin de ne pas avoir à recommencer.

Le Comité s'ajourne à cinq heures et cinquante minutes du soir jusqu'au vendredi, 1er mai, à onze heures de l'avant-midi.

SESSION DE 1936

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Possédés, exploités et régis par le Gouvernement

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

FASCICULE N° 2

VENDREDI LE 1er MAI

TÉMOINS:

L'hon. C. P. Fullerton, président du comité des régisseurs; M. J. E. Labelle, c.r., et M. F. K. Morrow, régisseur des Chemins de fer nationaux; M. S. J. Hungerford, président; M. S. W. Fairweather, directeur du Service des Etudes Economiques, et M. T. H. Cooper, vérificateur des comptes généraux, Chemins de fer nationaux.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE. O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
OTTAWA

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 1er mai 1936.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande possédés, exploités et régis par l'Etat s'est réuni à 11 heures du matin sous la présidence de sir Eugène Fiset.

Membres présents: MM. Beaubien, Elliott (*Kindersley*), Ferland, Heaps, Howe, Kinley, McLarthy, Maybank, Moore, Parent (*Québec-Ouest-et-Sud*), Stewart, Veniot, Vien, Walsh et Young.

Assistent à la séance: L'hon. C. P. Fullerton, président du Conseil des régisseurs des Chemins de fer nationaux; M. J. E. Labelle, c.r., et M. F. K. Morrow, régisseurs des Chemins de fer nationaux; M. S. J. Hungerford, président des Chemins de fer nationaux; M. S. W. Fairweather, directeur du Service des Etudes Economiques des Chemins de fer nationaux, et M. T. H. Cooper, vérificateur des comptes généraux des Chemins de fer nationaux.

M. Hungerford dépose la réponse suivante à une question posée par l'honorable M. Veniot à la dernière séance:

Question: Quel est le taux de transport pour le blé de l'Ouest à partir de Montréal jusqu'aux ports des Provinces maritimes, Saint-Jean et Halifax?

Réponse: De Montréal à Saint-Jean, 16 cents par 100 livres. De Montréal à Halifax, 16 cents par 100 livres.

Le Comité étudie de nouveau le rapport annuel du réseau des Chemins de fer nationaux et les officiers des chemins de fer sont interrogés sur les sujets suivants:

Sommaire des dépenses d'exploitation.

Entretien de la voie et dépenses de construction.

Au sujet de la coutume adoptée pour la dépréciation et le remplacement du matériel, le président du Conseil des régisseurs a été requis de remettre au greffier du Comité:

1. Classification des recettes d'exploitation et des dépenses d'exploitation des chemins de fer à vapeur, prescrite par le ministre des Chemins de fer et canaux et entrée en vigueur le 1er janvier 1915.

2. Système uniforme de compte pour les chemins de fer à vapeur, prescrit par la *Interstate Commerce Commission* et révisée le 1er janvier 1936.

Le Comité s'ajourne au mardi 5 mai à 11 heures de l'avant-midi.

Le secrétaire du Comité,

R. ARSENAULT.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

SALLE 268,

Le 1er mai 1936.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à 11 heures sous la présidence de sir Eugène Fiset.

Le PRÉSIDENT: Je constate que nous avons quorum. Messieurs, lorsque nous avons ajourné, nous étions saisis de l'entretien des voies et des dépenses de construction. Au lieu d'examiner le rapport tel qu'il nous est présenté, je crois que chaque membre devrait examiner l'analyse des affaires de 1935 en se reportant à la page 7. Vous trouverez là non seulement le caractère de chaque item, mais aussi des explications détaillées, et je pense que nous pourrions ainsi suivre beaucoup plus facilement ce que M. Fairweather et les autres diront.

M. FAIRWEATHER: Dépenses d'exploitation des chemins de fer. La brochure intitulé Analyse de 1935 contient l'analyse des dépenses d'exploitation de l'année 1935.

Le PRÉSIDENT: Si vous vous reportez à la page 21 du rapport principal, vous verrez quels sont les item qui sont analysés dans l'autre brochure.

M. FAIRWEATHER: On trouve cela à la page 7, sous la rubrique des dépenses d'exploitation des chemins de fer. Dans l'analyse des dépenses d'exploitation de 1935, on voit que les changements survenus dans l'étendue de la propriété consistant en milles de voies ferrées et en outillage ont été les suivants:

Milles en exploitation:

	Le 31 décembre		Diminution
	1935	1934	
Milles de voies en exploitation.....	23,684 24	23,734 82	50.58
Milles de toutes voies.....	31,989 13	32,066 94	77.81

M. YOUNG: Je désire poser une question sur ces chiffres relativement aux milles de voies ferrées avant d'aller plus loin, mais peut-être ferais-je mieux de poser mes questions plus tard. Il serait peut-être préférable de les poser toutes en une seule fois.

M. HEAPS: Vous pouvez voir cela dans le rapport principal au chapitre de la coopération des services des deux réseaux. Je ne sais pas si l'on devrait poser ces questions maintenant ou plus tard.

M. YOUNG: Continuez; nous pourrions toujours trouver cela un jour.

Le PRÉSIDENT: Vous trouverez une explication complète dans le rapport du Conseil des régisseurs. Nous pourrions revenir là-dessus quand vous le voudrez, docteur.

M. FAIRWEATHER:

Matériel roulant possédé:

	Le 1er décembre		Diminution
	1935	1934	
Locomotives.....	2,746	2,992	246
Wagons à marchandises.....	97,188	113,065	15,877
Wagons à voyageurs.....	3,070	3,661	591
Wagons de service.....	5,915	10,578	4,663

Les comptes de 1935 indiquent le retrait, sur les lignes canadiennes, de 16,912 unités de matériel désuet, retrait fait en sus de ceux qui se font normalement chaque année. Le total des retraits imputables sur les comptes de 1935 est indiqué de la façon suivante:

	Retraits normaux	Retraits extraordinaires	Total des retraits
Locomotives	26	220	246
Wagons à marchandises	3,938	11,682	15,620
Wagons à voyageurs	14	570	584
Wagons de service	550	4,440	4,990
Total	4,528	16,912	21,440

M. HEAPS: Je ne sais trop si c'est le moment opportun de soulever la question du remplacement du matériel et de l'achat de nouveau matériel ou si nous devrions attendre à plus tard.

Le PRÉSIDENT: Aussi bien le faire maintenant.

M. HEAPS: Puis-je demander au Conseil des régisseurs de renseigner le comité sur le nouveau matériel commandé par le réseau et sur la nature de ce matériel. Je veux parler en ce moment surtout des wagons à voyageurs.

M. HUNGERFORD: Cela est indiqué dans le rapport annuel.

L'hon. M. FULLERTON: Désirez-vous connaître nos commandes de l'an dernier?

M. HEAPS: Oui, et aussi la nature du nouveau matériel. Il est peut-être préférable que je m'explique. Il y a présentement une tendance, surtout sur les chemins de fer des Etats-Unis, à employer des wagons plus légers que ceux d'aujourd'hui. J'ai remarqué que nos chemins de fer emploient des wagons trop lourds, surtout pour le service des voyageurs, wagons qui ne justifient aucunement leur coût. Je me demandais si vous alliez suivre l'exemple des chemins de fer des Etats-Unis pour vos wagons à voyageurs.

M. HUNGERFORD: Monsieur Heaps, nous n'avons pas présentement l'intention de commander du nouveau matériel; du moins nous n'avons pas songé à donner d'autres commandes que celles placées l'automne dernier. Le développement de nouveaux genres de wagons légers pour voyageurs n'a pas dépassé la phase de l'expérimentation. Je doute que ces expériences aient abouti jusqu'ici à des décisions finales. L'opinion générale veut qu'à l'avenir, pour la construction des wagons à voyageurs, on emploie un alliage d'acier, des matériaux plus légers afin de réduire le poids des wagons. Je pense que c'est là la tendance actuelle et que l'on construira moins lourd.

M. HEAPS: Vos commandes de l'an dernier comportaient le type actuel?

M. HUNGERFORD: Nous n'avons pas commandé de wagons à voyageurs l'an dernier.

M. HEAPS: Aucun? Vous pourriez peut-être nous parler des nouvelles acquisitions.

L'hon. M. FULLERTON: Quatre cents wagons-automobiles; 80 wagons à sable; 8 charrues à neige; 200 wagons réfrigérants; 250 wagons à haussette; 5 locomotives du type U-2-D; 5 locomotives du type U-4-A; 5 locomotives du type S-4-B et 250 wagons réfrigérants.

M. HEAPS: Etait-ce là une partie de la somme votée par le Parlement?

L'hon. M. FULLERTON: En effet.

M. HEAPS: Pouvez-vous nous donner une idée de ce qu'ont coûté ces wagons dans vos propres chantiers et de ce qu'ils auraient coûté avec le système des soumissions?

M. HUNGERFORD: Nous ne pouvons pas encore vous dire cela par suite de notre façon de tenir nos comptes. Quand tous les travaux seront terminés, et que tous les comptes auront été reçus, nous pourrons alors dire exactement ce qu'a coûté un wagon.

M. HEAPS: Je n'ai pas bien saisi ce que vous venez de dire.

M. HUNGERFORD: Après que les travaux auront été terminés dans nos usines, que nous aurons reçu tous les comptes et que nous aurons calculé tous les frais, nous pourrons alors faire savoir quel a été le coût moyen des wagons. Nous n'avons pu encore le faire jusqu'ici. Nous faisons tout d'abord une estimation sommaire des frais. Jusqu'ici le coût de fabrication des genres de wagons que nous construisons dans nos propres usines, tels que les wagons réfrigérants, a été à peu près le même que le prix que nous aurions eu à payer en les achetant ailleurs.

M. MAYBANK: Dans les cercles des chemins de fer à Winnipeg, on semble généralement d'avis que les prix de l'extérieur étaient d'environ 700 de moins pour chacun des wagons réfrigérants que vous avez construits à Transcona, mais vous croyez que cette opinion n'est pas justifiée?

M. HUNGERFORD: Je crois qu'elle ne l'est pas, monsieur Maybank, parce que personne ne connaît les chiffres.

M. HEAPS: Les salaires qu'on paie dans les usines du réseau sont-ils bien différents de ceux qu'on paie dans les usines qui construiraient ces wagons à la suite de soumissions?

M. HUNGERFORD: Je n'ai pas bien saisi; oui, je pense que c'est vrai. D'un autre côté, nos frais généraux ne sont pas aussi élevés que ceux des autres constructeurs.

M. KINLEY: Ne pensez-vous pas que votre politique de centralisation de vos usines de réparations a été poussée un peu trop loin, étant donné les conditions actuelles? Je veux parler entre autres de Bridgewater, sur le chemin de fer Halifax and Southern. Vous avez en somme désaffecté ces usines pour les établir dans des centres plus importants. Je pense que la décentralisation serait avantageuse pour le réseau et pour les villes et qu'il serait préférable de faire ces travaux dans les villes où ils se faisaient et qui pouvaient y exercer un contrôle plus étroit. Le surintendant régional a le contrôle personnel des travaux et il sait ce qu'il veut. Il me semble qu'il serait important de revenir à la décentralisation.

M. HUNGERFORD: Je pense que l'expérience des chemins de fer prouve le contraire.

M. KINLEY: Vraiment?

M. HUNGERFORD: Oui. Nous sommes de plus en plus obligés d'avoir recours à des outillages très modernes et coûteux pour faire ces travaux.

M. KINLEY: Cela est certes vrai dans certains genres de travaux. Mais il y a certains travaux qui peuvent se faire tout aussi bien dans les petites usines. Il est assez coûteux de traîner les wagons jusqu'à Moncton au lieu de les faire réparer là où ils devraient l'être.

M. HUNGERFORD: Oui, cela coûte quelque chose. Cependant, en définitive, notre expérience nous démontre qu'il est plus économique de faire exécuter les travaux dans des usines outillées convenablement, dans des usines possédant le meilleur outillage et les meilleurs avantages possible, que de les faire exécuter dans des usines pauvrement outillées.

M. KINLEY: Les opinions sont partagées là-dessus.

M. HUNGERFORD: Oui, mais non pas dans les cercles des gens de chemins de fer.

M. VIEN: Avez-vous des chiffres indiquant la proportion du matériel fabriqué dans vos propres usines en regard de celui fabriqué à l'extérieur ou acheté de compagnies indépendantes?

M. HUNGERFORD: Non, je ne pense pas que nous ayons ces chiffres. Nous pourrions les faire préparer. Je puis cependant dire que, d'une façon générale,

la proportion de notre matériel fabriqué dans nos propres usines est faible. Ce n'est qu'une petite partie du total.

M. VIEN: Croyez-vous que c'est 10 p. 100 ou 15 p. 100 du matériel que vous achetez?

M. HUNGERFORD: Non, je ne pense pas que le chiffre en soit aussi élevé.

M. VIEN: Pas tant que cela?

M. HUNGERFORD: Je ne le pense pas.

M. VIEN: Vous achetez en dehors la plus grande partie de votre matériel?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. VIEN: Vos usines servent donc surtout aux travaux de réparations?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. VIEN: Votre expérience vous permet-elle de faire une comparaison entre le coût de fabrication du matériel dans vos propres usines et celui du matériel que vous achetez en dehors?

M. HUNGERFORD: Il nous est arrivé de construire du matériel dans nos usines en même temps que nous en achetions de l'extérieur, et cela nous a coûté à peu près la même chose.

M. VIEN: A peu près le même prix. Avez-vous tenu compte des frais généraux? En avez-vous bien tenu compte?

M. HUNGERFORD: Nous avons essayé de le faire, mais il y a une différence essentielle entre les frais généraux que doit calculer une entreprise privée et les frais généraux que le réseau doit calculer. Les frais généraux que nous imputons sur le réseau pour ces travaux constituent une partie des frais généraux d'exploitation de l'usine, y compris la direction et autres choses de ce genre.

M. VIEN: De l'usine elle-même, des usines elles-mêmes?

M. HUNGERFORD: Et aussi des frais de direction.

M. VIEN: Voulez-vous parler des frais généraux de tout le réseau ou simplement des frais de direction de l'usine même?

M. HUNGERFORD: Je veux simplement parler de la direction de l'usine intéressée.

M. VIEN: Si l'on calculait 10 ou 15 p. 100 pour la direction et la surveillance technique, serait-ce arbitraire?

M. HUNGERFORD: Je me permets de donner un exemple. Disons qu'il se fait des travaux à Transcona ou à Moncton. C'est au bureau principal de la division mécanique que l'on fait une partie des dessins et de la direction des travaux.

M. VIEN: Cela doit représenter un pourcentage du coût total? Par exemple, si la construction d'un wagon dans vos usines vous coûte \$20,000, calculerez-vous 5 ou 10 ou 15 p. 100 pour la surveillance technique et la direction, ou bien établirez-vous la chose en dollars et en cents?

M. HUNGERFORD: Nous ferions un tout de ces frais généraux. Par exemple l'exploitation de l'usine, l'administration générale de l'usine, l'éclairage, l'eau et mille autres choses, l'entretien de l'édifice et celui de l'outillage, tout cela formerait une somme unique, et toutes les autres dépenses sont calculées au prorata du travail qui se fait dans l'usine.

M. VIEN: Je comprends cela s'il s'agit du chauffage, de l'éclairage, des taxes, de l'enlèvement de la neige et des autres dépenses nécessaires à l'usine même. On peut facilement calculer ces comptes. Mais pour ce qui est de vos dessinateurs du bureau principal, de l'administration et de la surveillance technique, suivez-vous ces dépenses à la source et tenez-vous des comptes spéciaux de ces dépenses quand elles se rapportent aux diverses unités de matériel que vous construisez dans vos usines?

M. FAIRWEATHER: Certainement. Tous les travaux de fabrication dans nos usines se font en même temps que les travaux de réparations. Mais tous les travaux de fabrication dans nos usines sont assujettis à la taxe de vente. Il nous faut préparer les chiffres exacts du coût pour fins de la taxe de vente.

M. VIEN: Incluriez-vous là le temps de travail des dessinateurs du bureau-chef? Je parle du temps passé à travailler à ces dessins particuliers.

M. FAIRWEATHER: Je ne pense pas que nous puissions aller aussi loin. Nous pourrions calculer le pourcentage.

M. VIEN: C'est ce que je voulais dire.

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. FERLAND: Croyez-vous, monsieur Hungerford, que la compagnie économiserait de l'argent en faisant faire des réparations à Joliette où nous avons un établissement de tête de ligne? Mes gens se plaignent. Ils disent que les réparations coûtent moins cher à Joliette qu'à Montréal, surtout quand il faut faire traîner tant de wagons vides jusqu'à Montréal. Ces wagons circulent vides sur de longs trajets entre divers points de la ligne de Joliette, puis de Joliette et de certains autres endroits à Montréal. Joliette a conclu avec le National-Canadien un contrat par lequel cette compagnie s'engage à faire exécuter tous ses travaux de réparations dans cette ville. Vous n'en faites rien présentement. Vous faites tout faire à Montréal, sauf quelques petites réparations insignifiantes. Mes gens prétendent que ces travaux coûteront moins cher à Joliette qu'à Montréal.

M. HUNGERFORD: Je crois que c'est là une fausse impression, car c'est contraire à toutes les expériences qui se sont faites dans l'administration des chemins de fer.

M. VIEN: Il me semble que si votre expérience, comme vous le dites, vous fait dire qu'il ne vous en coûte pas plus cher de construire vos wagons dans vos propres usines que de les acheter en dehors, il serait opportun de tenir vos usines plus actives qu'elles ne le sont en y construisant plus de wagons. Par exemple, le député de Joliette a fait remarquer que les usines de Joliette sont inactives alors que vous pourriez faire en sorte qu'elles soient occupées.

M. HUNGERFORD: Je pense que l'explication...

M. KINLEY: Pour les réparations peu importantes, naturellement.

M. HUNGERFORD: Un très petit nombre de nos usines sont outillées pour la fabrication de matériel moderne. Nous avons construit quelques wagons réfrigérants parce que ce sont des wagons construits en grande partie en bois et que l'outillage de nos usines pour la construction des wagons réfrigérants vaut celui des usines du dehors. Mais, pour la construction de wagons en acier et d'autres genres de wagons à marchandises, de grosses locomotives, notre outillage n'est généralement pas tout à fait assez bon.

M. VIEN: Et les usines de Saint-Malo?

M. HUNGERFORD: Les usines de Saint-Malo sont propres aux travaux de réparations. Elles ne sont pas outillées pour la fabrication de matériel roulant moderne.

M. PARENT: Sont-ce de bonnes usines?

M. HEAPS: Certainement.

M. VIEN: A propos de la question soulevée par mon collègue, faites-vous exécuter des travaux de réparations en dehors de vos diverses usines?

M. HUNGERFORD: Qu'entendez-vous par "en dehors"?

M. VIEN: Par contrat conclu avec des compagnies particulières.

M. HUNGERFORD: Non.

M. MAYBANK: Vous exécutez tous vos travaux de réparations?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. MAYBANK: Vous disiez que, d'une façon générale, nos usines ne sont pas outillées. . .

M. HUNGERFORD: Oui.

M. MAYBANK: Est-ce que quelques-unes des grosses usines sont outillées pour la fabrication?

M. HUNGERFORD: Tout dépend du matériel qu'il faut fabriquer. D'une façon générale, je ne pense pas qu'aucune de nos usines soit outillée de façon à lui permettre de fabriquer du matériel moderne, sauf les wagons réfrigérants qui sont surtout faits de bois.

M. YOUNG: D'après votre expérience, serait-il plus économique en définitive d'acheter le matériel en dehors plutôt que de construire des usines où fabriquer votre matériel?

M. HUNGERFORD: J'ose dire qu'en définitive il serait probablement plus économique d'acheter notre matériel au dehors.

M. YOUNG: Il ne serait pas économique d'acheter l'outillage requis pour la construction de vos propres wagons?

M. HUNGERFORD: Certains chemins de fer que je connais ont des usines assez bien aménagées pour la fabrication de nouveau matériel, et, en définitive, après une longue expérience, ils continuent à acheter au dehors du matériel neuf.

M. YOUNG: En d'autres termes, si vous achetez le matériel au dehors, ce n'est pas faute de capitaux, mais parce que vous considérez que c'est plus satisfaisant au point de vue affaires?

M. HUNGERFORD: Je pense que c'est cela, en somme.

M. YOUNG: Un grand nombre d'ouvriers ont l'impression que l'on fait exécuter au dehors des travaux de réparations qui pourraient fort bien s'exécuter dans vos diverses usines. Ils s'en sont plaints à la compagnie. Puisque ces travaux peuvent se faire indifféremment aussi bien à un endroit qu'à un autre, il me semble qu'on devrait voir à faire exécuter les travaux de réparations aux diverses usines pour les besoins du voisinage. Plusieurs personnes sont venues me parler de la chose et je serais très heureux qu'on pût m'éviter tant de solliciteurs de ce côté.

M. HUNGERFORD: Je pense que le sentiment dont vous parlez, M. Young, existe dans beaucoup d'endroits du pays.

M. MAYBANK: Cela ferait aussi l'affaire des gens de Winnipeg.

M. HUNGERFORD: On fait des démarches auprès de nous à ce sujet depuis plusieurs années.

M. VIEN: Pouvez-vous nous indiquer les endroits où sont situées vos usines à réparations?

M. HUNGERFORD: Nous vous fournirons cette liste.

M. FAIRWEATHER: Moncton, Saint-Malo, St. Albans, pour le Vermont Central, Montréal, Startford, Battle-Creek, Transcona, Fort-Rouge, Edmunston, Port-Mann et Rivière-du-Loup.

M. HEAPS: Ce sont là les plus importantes.

M. VIEN: Pouvez-vous nous indiquer l'importance relative de ces usines?

M. FAIRWEATHER: Oui, je le pense.

M. VIEN: Je ne tiens pas à avoir beaucoup de détails.

M. FAIRWEATHER: J'imagine que vous désirez juger d'après le nombre des employés.

M. VIEN: Cela pourrait nous guider assez bien.

M. FAIRWEATHER: Oui. Je crois que je possède ici ces renseignements. Mais voici que je constate que je ne les ai pas. Je puis vous indiquer à peu près l'ordre d'importance, mais je vais être obligé de préparer un état si vous désirez avoir des renseignements exacts.

M. YOUNG: L'importance relative ne sera pas la même pour tout le monde: tout dépend de celui qui examine la chose.

M. VIEN: Comment établissez-vous l'importance relative des usines? Est-ce au point de vue du nombre des employés?

M. FAIRWEATHER: Je considérerais le volume de travail qui s'y fait.

M. VIEN: Voudriez-vous communiquer au Comité un état indiquant l'importance relative de ces usines au point de vue des travaux qui s'y font et du nombre de personnes qui y sont employées? Vous pourriez peut-être aussi nous renseigner sur le coût de chacune des usines du réseau?

M. FAIRWEATHER: Je crois qu'il nous sera très facile de préparer un relevé à ce sujet.

M. HUNGERFORD: On jugerait probablement mieux d'après le nombre des employés. Une description du travail, quelle qu'elle soit, entraînerait de grosses complications et, à mon avis, ne servirait pas à grand'chose. On fait là toutes sortes de travaux.

M. VIEN: Cela prêterait à confusion?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. KINLEY: Vous vous rendez compte que le réseau national recrute sa clientèle parmi les Canadiens des petites localités. C'est là où son commerce prend naissance et se termine.

M. HUNGERFORD: Oui, je le comprends.

M. KINLEY: La question est celle-ci: Dans l'intérêt du rendement et à cause du chômage et le reste il vaut mieux laisser un peu d'argent là où vous recrutez vos clients que de centraliser vos dépenses dans quelques endroits. Tous les ateliers des petites localités ont été vidés; or, j'estime qu'il serait avantageux pour vous de vous en occuper. Ces ateliers donnent un bon rendement.

M. HUNGERFORD: C'est justement la question: ces ateliers ne donnent pas et ne peuvent pas donner un bon rendement.

M. KINLEY: Pourquoi pas? Est-ce que la force motrice coûte trop cher?

M. HUNGERFORD: Ils ne possèdent pas l'outillage voulu.

M. VIEN: Dans tous ces ateliers la force motrice est la vapeur ou l'électricité. Est-ce qu'ils marchent à la vapeur, à l'électricité ou quoi encore?

M. HUNGERFORD: Les plus importants ont le courant électrique. Dans certains endroits les outils proprement dits sont actionnés par un moteur; dans d'autres, nous fabriquons notre électricité, mais généralement nous l'achetons.

M. YOUNG: Vous l'achetez là où vous pouvez vous la procurer?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. KINLEY: Vous pourriez la fabriquer à raison d'un cent, avec un moteur Diesel.

M. PARENT: Pouvez-vous me dire si les salaires sont les mêmes dans tous les ateliers de réparations? Je veux parler des trois divisions: celle de l'Est, celle du Centre et celle de l'Ouest. Puis, pour le service des trains, payez-vous le même taux aux chefs de trains de l'Est qu'à ceux de l'Ouest?

M. HUNGERFORD: En général, il n'y a pas grande différence; il y a quelques légers écarts.

M. PARENT: Voudriez-vous demander à l'un de vos secrétaires de déposer un état des salaires payés dans les diverses sections?

M. HUNGERFORD: Voulez-vous avoir les salaires pour tous les genres de travaux?

M. PARENT: Par exemple, ceux des mécaniciens ou des chefs de train.

M. HUNGERFORD: Je peux vous les citer dès maintenant.

M. PARENT: On me dit que vos taux de rémunération dans la province de Québec et l'est du Canada sont différents de ceux que vous payez dans le Centre et l'Ouest; je voudrais en connaître la raison. Peut-être ai-je été mal informé; mais je vous pose la question.

L'hon. M. FULLERTON: Ces taux résultent d'une convention.

M. HEAPS: Avec les syndicats ouvriers?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. PARENT: La même pour tout le Canada?

L'hon. M. FULLERTON: Non.

M. MAYBANK: Avez-vous deux taux: un pour l'Est et un autre pour l'Ouest?

M. HUNGERFORD: Voici: en ce qui concerne le personnel des ateliers, il existe une convention pour tous les chemins de fer du Canada, qui s'applique à toute l'étendue du pays, de la Colombie-Britannique à la Nouvelle-Ecosse. Quand aux mécaniciens de locomotives et le personnel des trains, les taux sont établis plus ou moins sur une base régionale. Il existe de très légères différences qu'on a conservées depuis quelque temps, mais, d'une façon générale, les taux sont les mêmes dans tout le pays.

M. KINLEY: Au sujet de cette convention avec les syndicats, on me dit que les jeunes employés se plaignent beaucoup de ce que les chefs de trains et mécaniciens plus vieux ont le droit à 35 jours de travail par mois, avant de céder leur place à d'autres. Si, dans votre convention, vous limitiez chacun de ces employés à un mois de 28 jours, cela atténuerait beaucoup le chômage, et les jeunes auraient beaucoup plus souvent un service qu'ils n'ont aujourd'hui.

M. HUNGERFORD: Après tout, c'est principalement aux syndicats eux-mêmes de le dire. La convention des taux de rémunération prescrit une certaine limite de travail.

M. KINLEY: Si elle est injuste pour les jeunes, on devrait la rectifier.

M. HUNGERFORD: Depuis le début, cela n'a cessé de faire l'objet de bien des pourparlers et de bien des études. A force de persuasion, les limites ont été réduites quelque peu, afin de procurer plus d'ouvrage aux jeunes. A cet égard, on a fait beaucoup; mais il est impossible de satisfaire tous les jeunes employés.

M. KINLEY: Est-il vrai que les mécaniciens et les chefs de trains peuvent avoir 35 jours de travail par mois, avant de céder la place à ceux qui chôment?

M. HEAPS: Est-ce bien exact: 35 jours ou 3,500 milles?

M. HUNGERFORD: Les deux sont synonymes en termes de chemin de fer: 100 milles représentent une journée.

L'hon. M. VENIOT: N'est-il pas vrai que les employés, dans leurs congrès, se sont mis d'accord sur ce point et ont demandé aux chemins de fer d'accepter ce dont ils avaient convenu? C'est le mode de travail qu'ils ont adopté?

M. KINLEY: Vous devez comprendre que les plus anciens ont le dessus dans un congrès.

L'hon. M. VENIOT: Je le sais, mais je veux faire confirmer ou nier la chose.

M. HUNGERFORD: Il y a eu toutes sortes de pourparlers dans les divers groupes d'employés et les résultats ont varié suivant les régions, de sorte que la question n'a pas été traitée partout de la même façon. Mais, en général, comme je l'ai déjà dit, nous avons pu nous entendre avec ces groupements pour arrêter une base de répartition du travail.

M. VIEN: Cela peut être utile à titre de renseignements, mais c'est une chose sur laquelle le Comité ne peut pas statuer.

M. KINLEY: Nous pouvons la signaler à la direction pour que celle-ci la signale à son tour aux employés.

M. HUNGERFORD: Je dois dire que les taux de rémunération sont pour ainsi dire les mêmes que ceux que l'on paie sur tous les chemins de fer de l'Amérique du Nord, aussi bien aux Etats-Unis qu'au Canada.

M. FAIRWEATHER: Les syndicats des employés de chemins de fer du Canada sont dirigés dans une large mesure par les unions américaines.

M. KINLEY: S'il le faut, on peut établir de nouveaux taux.

M. HEAPS: Je suis heureux d'entendre le parti libéral parler de la sorte.

M. VIEN: Est-ce que l'arbitrage McAdoo compte encore dans les taux de rémunération?

M. HUNGERFORD: Non, l'arbitrage McAdoo proprement dit n'existe plus aujourd'hui. Les taux fixés d'après cet arbitrage ont assez bien persisté, sauf des réductions ici et là au cours des années.

M. VIEN: Dites-vous que les taux des salaires sont à peu près les mêmes au Canada qu'aux Etats-Unis?

M. HUNGERFORD: En substance, ils l'étaient, mais on les a diminués de 10 p. 100 durant la crise économique. Cette réduction, annulée là-bas, subsiste encore au Canada.

M. MAYBANK: La réduction de 10 p. 100 subsiste au Canada?

M. HUNGERFORD: Ma déclaration n'est pas complète. Le maximum de la réduction aux Etats-Unis a été de 10 p. 100, et l'ancien taux a été rétabli. Le maximum de la réduction pour tous les employés du Canada, sauf quelques groupes spéciaux, a été de 15 p. 100; là-dessus, on a rétabli 5 p. 100. Donc, dans ces conditions, les employés des chemins de fer canadiens, payés à des taux sensiblement identiques, touchaient 10 p. 100 de moins; cette réduction n'existe plus aux Etats-Unis.

L'hon. M. VENIOT: Monsieur le président, puis-je aborder maintenant la question des traverses?

Le PRÉSIDENT: Cela vient dans la page suivante.

L'hon. M. VENIOT: Très bien.

M. HEAPS: Je voudrais parler pendant quelques instants du nombre d'employés supplémentaires que le réseau national a engagés l'an dernier relativement au nouveau matériel et aux réparations additionnelles qui furent autorisés par le gouvernement. Est-ce que l'un des régisseurs peut me donner une idée du nombre d'employés supplémentaires qui ont été engagés l'an dernier.

M. HUNGERFORD: Je ne sais si j'ai ce renseignement ici.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous parler du crédit spécial destiné à aider les petits ateliers?

M. HEAPS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous trouverez cela dans le rapport des régisseurs.

M. YOUNG: Discutons-nous sur la page 7?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. HEAPS: Je parle d'une façon générale pour l'ensemble du réseau.

M. YOUNG: J'aurai une autre question à poser.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il serait bon de laisser de côté la page 7 et de passer à la suivante, puisqu'il s'agit d'examiner les détails de ces comptes conformément à la recommandation. Par exemple, prenez l'entretien des voies. Si vous commencez par là, on n'aura pas besoin d'y revenir ensuite.

M. HEAPS: Je me demande s'il serait possible d'obtenir le renseignement que j'ai demandé au sujet du nombre d'employés supplémentaires à qui l'on a donné de l'emploi dans les ateliers du National-Canadien, en raison du crédit voté par le Parlement?

L'hon. M. FULLERTON: Si vous vous reportez à la page 9...

M. YOUNG: Discutons-nous sur la page 7 ou une autre?

L'hon. M. FULLERTON: Page 9.

Le PRÉSIDENT: Nous avons parlé un peu de tout.

M. YOUNG: Je voudrais discuter sur la page 7, et, si la règle le permet, poser une seule question. Je trouve extraordinaire que l'on saute d'une page à l'autre. Finissons-en avec un sujet.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. HEAPS: C'est un sujet que le Dr Young a lui-même soulevé.

M. YOUNG: Je parle maintenant des retraits extraordinaires de matériel. Voulez-vous m'expliquer pourquoi il y a des retraits extraordinaires, cette année? Ou bien est-ce que cela se fait tous les ans?

M. FAIRWEATHER: Nous avons distribué, hier, une brochure qui tend justement à l'expliquer. Nous avons un programme tout tracé pour utiliser dans le service une quantité de matériel qui n'était pas tout à fait moderne. Nous avons pensé que le bon moyen serait de l'user en nous en servant. Ce programme avait été arrêté, je crois, en 1926; on estimait que l'on aurait besoin de se servir de ce matériel, si le trafic continuait d'être normal. Mais la crise survint et il ne fut pas possible de l'employer, car, bien entendu, on se sert d'abord du matériel qui s'adapte le mieux au trafic qui se présente. Ce matériel fut mis de côté, et quand vint l'époque où, normalement, on l'aurait employé, on constata, bien entendu, qu'on ne pouvait s'en servir nulle part. Par conséquent, justement par suite de la crise, nous nous trouvâmes en face d'une situation qui fut la même pour tous les chemins de fer du continent. En effet, la situation fut à peu près la même pour les chemins de fer des Etats-Unis.

M. YOUNG: C'est un poste qui figure pour la première fois, cette année.

M. FAIRWEATHER: Oui, c'est un poste qui ne se répète pas, une chose très spéciale due à la crise économique.

M. HUNGERFORD: Cela se répartit en réalité en deux choses. La règle essentielle des chemins de fer canadiens voulait qu'ils prissent pour habitude de continuer d'acheter des wagons à marchandises en bois, bien après que les autres chemins de fer eussent cessé de le faire.

L'hon. M. VENIOT: Veuillez parler un peu plus fort.

M. HUNGERFORD: Je m'y évertuerai. Il arriva que le nombre de nos wagons en bois fut trop élevé. Il y a des années que l'association des chemins de fer des Etats-Unis songe à établir un règlement empêchant les chemins de fer d'accepter et d'échanger entre eux des wagons en bois.

M. MAYBANK: Me permettrez-vous de vous interrompre? Jusqu'à quand avons-nous continué de construire des wagons en bois? En quelle année a-t-on cessé?

M. HUNGERFORD: La dernière année dont je me souviens personnellement fut 1915. Je doute fort que l'on en ait construit après cette date, mais je n'en suis pas sûr. Les chemins de fer américains se débarrassèrent graduellement de leurs wagons en bois chez eux, la proportion était moindre. Ils s'en débarrassèrent, et il vint un temps où l'association des chemins de fer américains décréta que les diverses compagnies ne pourraient plus accepter ou échanger entre elles des wagons à châssis de bois. Telle était la situation. Nous avions ces wagons dont nous aurions pu nous servir librement avec un service d'échange ordinaire. On aurait pu continuer de les entretenir, car les recherches ont prouvé que c'était un peu moins coûteux d'entretenir ces wagons en bois qui existaient que d'en acheter de plus chers avec châssis en acier. Donc, on se trouvait à avoir ces wagons sans pouvoir en faire tout l'usage possible. Il fallait se contenter de les employer sur nos propres voies, sans pouvoir les échanger. Il ne restait donc plus qu'à se débarrasser des plus mauvais, de tout le surplus de ce dont on pouvait se servir dans le service purement intérieur. Et d'une. L'autre question

est la suivante. A mesure que s'est accrue la concurrence du transport routier, le service des embranchements a diminué de plus en plus, aussi bien au point de vue voyageurs qu'au point de vue marchandises.

M. KINLEY: Le service des embranchements a diminué?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. KINLEY: Vous n'avez pas d'intérêts là-bas?

M. HUNGERFORD: Le commerce de nos embranchements a fléchi, et, naturellement, on a réduit le nombre des trains. On s'est trouvé à avoir une quantité de locomotives et de wagons de voyageurs que l'on aurait pu conserver et conserver avantageusement, si la situation était restée telle quelle. Mais la clientèle ayant disparu, on n'avait plus besoin de ces wagons de voyageurs et rien ne servait de les garder.

M. VIEN: N'aurait-on pas pu conserver une grande partie de cette clientèle en achetant de nouveau matériel dont l'emploi sur les embranchements eût coûté moins cher, comme, par exemple, les moteurs Diesel, et aussi en ayant un service plus fréquent?

M. HUNGERFORD: Permettez-moi de dire que ce service n'a été réduit que lorsque les affaires ont manqué ou diminué. Certains sont d'avis que les chemins de fer ont perdu la clientèle de ces embranchements par suite de la réduction de leur service; en substance, ce n'est pas exact. Nous avons réduit le service après qu'une grosse partie de la clientèle nous eut quitté.

M. VIEN: Voici ce que je veux dire: La concurrence des camions et autobus s'est intensifiée à mesure que les routes s'amélioraient. Or les chemins de fer n'auraient-ils pas dû faire en sorte de donner un service mieux approprié et plus comparable au service routier qui leur faisait concurrence?

M. HUNGERFORD: Nous l'avons fait dans une large mesure. Par exemple, il y a dix ans, nous avons mis en exploitation des trains électriques actionnés à l'huile lourde pour le service des voyageurs sur certains embranchements, et leur exploitation coûte moins cher. Je crois que nous avons été le premier chemin de fer à introduire ce genre de service en Amérique, et nous l'avons fait avec succès.

M. VIEN: Mais ces moteurs électriques à huile lourde ne coûtent-ils pas plus cher que les moteurs Diesel?

M. HUNGERFORD: Voilà la difficulté. En moyenne, ils coûtent deux ou trois fois plus, et bien que leur usage soit beaucoup moins onéreux, les frais obligatoires, la dépréciation et l'entretien sont plus élevés, de sorte que l'un efface l'autre.

M. KINLEY: Prenez le cas suivant, par exemple: Mon établissement est à soixante-dix milles d'Halifax...

M. HEAPS: Que voulez-vous dire par "mon établissement"?

M. KINLEY: Notre usine. Supposons que je veuille faire venir des marchandises d'Halifax. Le chemin de fer ne les transportera que sur une partie du parcours. Il faut charroyer les marchandises jusqu'au train, à leur point d'origine; puis quand elles atteignent la ville, il faut les charroyer de nouveau jusqu'à l'usine. C'est le premier exemple; voici le deuxième: Si je demande des marchandises, ce matin, et que je m'adresse au chemin de fer pour les transporter à mon usine, la compagnie me dira qu'elle ne peut le faire que dans deux ou trois jours, ou peut-être le lendemain, suivant qu'elle aura suffisamment de marchandises pour charger tout un convoi. Or, pour moi la question de temps est importante sur ce petit parcours.

M. HUNGERFORD: Certainement.

M. KINLEY: La question de temps vous est funeste, sans compter qu'il faut avoir affaire à trois personnes, au lieu d'une comme dans le cas du transport routier. Et c'est là une situation grave. C'est un des éléments que je tâchais de vous souligner, il y a un instant. Personne n'a cure des chemins de fer mainte-

nant, parce qu'ils centralisent tout dans les grandes villes. Les gens disent: " Les gens de chemin de fer ne se soucient pas de nous, et nous ne nous soucions pas d'eux ". J'estime que l'on devrait faire en sorte d'avoir une collaboration un peu meilleure dans les affaires.

M. HUNGERFORD: Je considère que nous collaborons dans une très large mesure.

M. KINLEY: Vous avez enlevé vos ateliers de Bridgewater.

M. HUNGERFORD: Quand les conditions changent, il faut changer le service des trains.

M. VIEN: A mon avis, où l'on pêche, c'est en ne s'adaptant pas rapidement aux conditions nouvelles à mesure qu'elles surgissent. Je considère que les chemins de fer auraient pu employer, sur leurs embranchements, un outillage moins coûteux et d'un meilleur rendement. Ils auraient également dû pouvoir établir des services routiers auxiliaires pour soutenir la concurrence du service de porte en porte que donnent les camions et les autobus. N'est-il pas possible de le faire d'une manière ou d'une autre?

M. HUNGERFORD: C'est une très, très grosse question, que les chemins de fer, y compris le National-Canadien, ont étudiée très attentivement et qui fait l'objet d'expériences depuis des années. On s'est parfaitement rendu compte de la situation, mais il était et il est encore difficile de la résoudre. Nous pourrions établir un service routier, mais rien ne garantit qu'il rapporterait. Il est probable que nous y perdrons de l'argent, comme cela est arrivé à nombre de compagnies de camionnage.

M. VIEN: Si vous ne preniez que le camionnage, c'est possible, mais en ajoutant le service à domicile au transport sur rail, les recettes que vous en retireriez en feraient une exploitation lucrative. C'est ce qui se fait pour les hôtels. Prenez le Château Frontenac, à Québec, ou n'importe quel autre hôtel du pays. L'exploitation de l'hôtel proprement dit peut ne pas rapporter, mais si vous tenez compte de l'attrait qu'ils ont pour les voyageurs qui se servent des chemins de fer, à l'aller et au retour, les deux mis ensemble deviennent une affaire lucrative. Qu'on s'en serve pour suppléer au service de chemin de fer. Je pense que comme simple entreprise de transport routier cela ne rapporterait pas, mais cela pourrait attirer au chemin de fer une quantité de trafic et le transport par voie ferrée aurait été une source de profit pour la compagnie. Peut-être ai-je tort, mais je voudrais avoir votre opinion à cet égard.

M. MORROW: Le volume d'affaires sur ces embranchements ne serait pas suffisant pour motiver l'installation de nouveau matériel sur ces lignes. Vous ne pourriez jamais en défrayer la moins-value. Vous ne pourriez jamais gagner assez pour compenser la dépréciation, avec le volume d'affaires que vous auriez.

M. YOUNG: Il y a un autre élément dont il faut tenir compte quand on compare le transport par voie ferrée et le transport routier. Il vous faut construire vos propres voies, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Assurément.

M. YOUNG: Le pays fournit les routes aux autobus.

M. VIEN: Je ne le pense pas.

M. PARENT: Les chemins de fer des Etats-Unis ont fait l'essai, mais n'ont pas réussi. Il y a là-bas une population plus forte que chez nous; or s'ils n'ont pu réussir, je ne crois pas que cela vaille la peine pour nous de le tenter.

M. KINLEY: C'est ainsi que l'on fait le service de messagerie. Je veux parler du transport sur de petits parcours. Quand vous considérez le temps perdu, il est difficile de soutenir la concurrence en matière de transport de marchandises; vos trains sont trop lents.

M. HUNGERFORD: Vous ne savez peut-être pas que le National-Canadien, de concert avec le Pacifique-Canadien, a un service de transport de marchandises à domicile dans une grande partie du pays. La difficulté consiste à savoir quelle est la meilleure méthode à adopter, la meilleure façon d'arranger le service, le tarif qu'il convient le mieux d'appliquer et d'autres choses encore. Il y a longtemps que nous faisons des essais pour nous renseigner exactement. Il existe actuellement, sur une grande partie du territoire, un service de transport à domicile, combinant le transport routier et le transport par voie ferrée; nous le développerons aussi vite qu'il nous sera possible de faire les arrangements nécessaires. Mais cela ne résout pas la situation dont parlait M. Kinley, celle du transport sur un parcours de 70 milles.

M. KINLEY: Vous ne pouvez pas faire concurrence aux camions.

M. HUNGERFORD: Non, dans ces conditions, je crois qu'il est plus ou moins vain d'espérer d'obtenir ce trafic.

M. KINLEY: La plupart des gens qui font du camionnage ne savent pas quels sont leurs frais.

L'hon. M. VENIOT: Les gouvernements provinciaux dépensent beaucoup pour maintenir ces routes carrossables en hiver, ce qui fait concurrence aux chemins de fer.

M. HUNGERFORD: Oui.

L'hon. M. VENIOT: Ils n'auraient jamais dû le faire.

M. HUNGERFORD: Lorsque les routes sont bouchées par la tempête, en hiver, nos recettes de transport de marchandises montent aussitôt de 30 et de 40 p. 100.

M. KINLEY: Et aussi celles du transport des voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous aurons l'occasion d'aborder ces points-là quand on discutera sur les détails. Nous n'avançons guère.

L'hon. M. VENIOT: Les autorités du chemin de fer savent-elles que certains de leurs hauts fonctionnaires ont des intérêts financiers dans des compagnies d'autobus?

M. VIEN: Voilà qui est très grave.

L'hon. M. VENIOT: Ce n'est pas drôle. Si un haut fonctionnaire d'un chemin de fer emploie ses capitaux pour encourager la création de lignes d'autobus entre deux points importants et arrache la clientèle du chemin de fer, je trouve que ses supérieurs devraient en être avertis.

M. HUNGERFORD: Je suis aussi de cet avis.

M. YOUNG: De toute façon, j'approuve la dernière partie de la déclaration.

M. HUNGERFORD: Je n'en ai pas connaissance.

L'hon. M. VENIOT: Je considère qu'il vaudrait la peine de s'enquérir dans la Province du Nouveau-Brunswick. Pour le moment, je n'en dirai pas plus long.

M. VIEN: Monsieur le président, il y a un poste de la page 7 que je voudrais discuter. Ai-je bien compris M. Fairweather, hier, quand il a dit que retraits et moins-value étaient synonymes?

M. FAIRWEATHER: Au bout du compte, d'après la méthode des chemins de fer, il n'y a pas de différence entre les deux.

M. VIEN: Je remarque à la page 11 de votre rapport annuel que les retraits, de 1932 à 1936 inclusivement, varient de 4 à 6 millions de dollars. Est-ce que cela représente tant pour cent des immobilisations?

M. FAIRWEATHER: Cela représente de 1½ à 2 p. 100.

M. VIEN: Autant que cela?

M. FAIRWEATHER: De la portion dépréciable.

M. VIEN: Le matériel roulant représente une certaine immobilisation de capitaux. De 1932 à 1936 vos retraits représentent de 4 à 6 millions. Quelle serait la proportion? Dites-vous que cela représente 1 p. 100?

M. FAIRWEATHER: Je dis que cela représenterait peut-être de 1½ à 2 p. 100 de la portion dépréciable.

M. VIEN: Je ne parle pas de cela.

M. FAIRWEATHER: Je le sais, monsieur. La moins-value ne porte pas sur l'ensemble du coût, mais bien sur le coût total, moins ce que l'on peut récupérer. Or, les récupérations représentent environ 10 p. 100.

M. VIEN: Vous calculez généralement votre moins-value d'après le chiffre de votre dépense d'établissement, puis vous déduisez ce qu'il est possible de récupérer.

M. FAIRWEATHER: Ce n'est pas comme cela que les chemins de fer procèdent. D'après la méthode de calcul de la dépréciation établie par la *Interstate Commerce Commission*...

M. VIEN: Je serai heureux d'avoir votre avis là-dessus.

M. FAIRWEATHER: On détermine avec autant de précision que possible la portion dépréciable de l'objet. Par exemple, pour plus de simplicité, prenez un wagon qui a coûté \$1,000; avec la perspective de récupérer \$100, cela vous laisse une moins-value de \$900.

M. VIEN: Je comprends.

M. FAIRWEATHER: Or, c'est ainsi que l'on a procédé. C'est dans ce sens que je me suis expliqué.

M. VIEN: Sur la valeur dépréciable combien cela représenterait-il?

M. FAIRWEATHER: Voulez-vous dire la somme?

M. VIEN: Non, comme pourcentage.

M. FAIRWEATHER: Bien, je dirai entre 1¼ et 2 p. 100.

M. VIEN: Trouvez-vous que 1 ou 2 p. 100 soit une proportion raisonnable, en fait de dépréciation?

M. FAIRWEATHER: Non, pas en fait de dépréciation.

M. VIEN: Mais vous dites que retraits et dépréciation sont synonymes?

M. FAIRWEATHER: Oui répartis sur un certain nombre d'années, en poursuivant le cycle un peu plus avant. Voici où nous en sommes dans le cycle des retraits. Les retraits sont inférieurs à la moins-value. Mais si vous l'envisagez d'une autre façon, disons et que vous calculiez sur dix ans, les retraits dépasseront la moins-value, et sur l'ensemble de la période cela s'équilibrera.

M. VIEN: Je voudrais bien comprendre, mais je n'y arrive pas. Je comprendrais si vous preniez la moins-value des temps normaux, et que sur une base raisonnable de 5 ou 6 p. 100 vous ajoutiez un autre 1 ou 2 p. 100; mais je ne peux pas me faire à l'idée que sur un certain nombre d'années la dépréciation et les retraits soient sur un pied d'égalité.

M. FAIRWEATHER: Cela provient en grande partie de la différence de dimension des machines et aussi des prix. Je ne dis pas cela de ma propre autorité, et je n'attendrais probablement pas que vous acceptiez mon seul avis.

M. VIEN: Sur quoi vous basez-vous?

M. FAIRWEATHER: J'ai cité hier le *Railway Research Service*, d'Angleterre, qui dit catégoriquement: "On comprendra que ces deux systèmes de comptabilité ont précisément le même résultat". Les témoignages rendus devant la *Interstate Commerce Commission* le confirment également. Lorsqu'il s'est agi de décider si les chemins de fer devaient établir le calcul de la dépréciation de leur propriété, les compagnies,—y compris la Cie de téléphone Bell, qui était concernée, ont fait remarquer que, dans un certain laps de temps les deux modes de calcul: celui de la dépréciation et celui des retraits qui est employé par les chemins de fer aboutissaient exactement aux mêmes chiffres.

M. VIEN: Où la Cie de téléphone Bell a-t-elle dit cela?

M. FAIRWEATHER: Dans sa déposition devant l'*Interstate Commerce Commission*, car elle est aussi sous l'autorité de cette commission. Ainsi, la Cie de téléphone Bell a fait valoir à la Commission que son mode de calcul de la dépréciation était absolument fautif. Evidemment, tout cela est très compliqué.

M. VIEN: Je suis surpris, parce que cette compagnie s'est prononcée différemment devant la Commission des chemins de fer du Canada. Elle insistait sur le calcul des moins-values et demandait pour cela jusqu'à 6 p. 100; elle fut fort mécontente lorsque le taux de la dépréciation fut abaissé à un peu plus de 4 p. 100—à 4.5 p. 100, si je me rappelle bien. Il me semble que le matériel roulant d'un chemin de fer perd plus rapidement de sa valeur qu'un matériel de téléphone; or s'il fallait établir la dépréciation de ce dernier à 4.5 p. 100, j'estime que celle du matériel de chemin de fer devrait être fixée à un taux au moins égal, sinon supérieur.

M. HEAPS: Ce débat est très intéressant.

Le PRÉSIDENT: C'est plus ou moins théorique.

M. VIEN: Je ne sais pas trop; je tâche de me rendre compte si le rapport dépeint fidèlement la situation. Comment le savoir? La déclaration, qui a été faite hier, porte sur des millions de dollars. Monsieur le président, je tenais beaucoup à ce que les prévisions budgétaires fussent réglées. On l'a fait hier, afin de ne pas retarder les délibérations de la Chambre des communes ni priver le réseau des fonds dont il a besoin pour la bonne marche de ses affaires. Maintenant que ce point est réglé, allons-nous scruter l'état financier du National-Canadien pour voir s'il convient de faire des corrections ici et là? Ce que je cherche, c'est de m'assurer si le rapport financier du National-Canadien expose exactement la situation. J'ai demandé à M. Fairweather, hier, si retraits et dépréciation étaient synonymes; il m'a répondu que sur une période de 10 ou 15 ans ils s'équivalaient.

M. FAIRWEATHER: Je crois avoir dit: 30 ou 40 ans.

M. VIEN: J'imagine qu'au bout de 30 ou 40 ans la majeure partie de votre matériel roulant aurait perdu toute sa valeur.

M. FAIRWEATHER: Justement.

M. VIEN: Vous ne calculez pas la moins-value sur cette base.

M. FAIRWEATHER: Non, monsieur, mais le matériel serait retiré du service du fait qu'il serait entièrement déprécié, et les retraits seraient mis au compte de l'exploitation, de sorte qu'au bout d'une longue période, disons 30 ou 40 ans, je suis absolument sûr que vous ne trouveriez nulle différence entre la dépréciation et le retrait.

M. KINLEY: Que faites-vous des pièces?

M. HEAPS: Elles sont retirées de la circulation.

M. FAIRWEATHER: Quand une pièce est usée et ne peut plus être réparée, nous la mettons au compte des frais d'exploitation.

M. HEAPS: Vous la mettez au rebut.

M. FAIRWEATHER: Oui, on la met au rebut.

M. HEAPS: Comment la vendez-vous?

M. FAIRWEATHER: Nous...

M. HEAPS: Est-ce par adjudication?

M. FAIRWEATHER: On sauve ce que l'on peut pour s'en servir de nouveau; ce que nous ne pouvons employer, nous le vendons comme rebut aux aciéries.

M. HEAPS: Par adjudication?

M. FAIRWEATHER: Oui, certainement; c'est le Service des achats qui se charge de cela. Il l'offre au plus haut enchérisseur.

M. HEAPS: Est-il vrai, suivant votre déclaration d'hier, que votre mode de comptabilité est le même que celui des chemins de fer de Grande-Bretagne?

M. FAIRWEATHER: Non, pas le même qu'en Grande-Bretagne. Là-bas, on calcule la moins-value, mais notre méthode est celle de tous les chemins de fer de ce continent.

M. HEAPS: Que fait le Pacifique-Canadien?

M. FAIRWEATHER: Le Pacifique-Canadien procède comme nous, ou nous procédons comme lui.

M. KINLEY: Au lieu de simples inscriptions, c'est une dépréciation réelle?

M. FAIRWEATHER: Il y a un point que peut-être l'on n'a pas exposé: c'est que la dépréciation n'influe nullement sur le compte de caisse. Que vous inscriviez la dépréciation ou non, le compte de caisse ne change pas.

M. KINLEY: Il change dans ce cas-ci.

M. FAIRWEATHER: Non.

M. KINLEY: Vous touchez quelque chose.

M. FAIRWEATHER: Avec le calcul des retraits, oui. Mais nous l'indiquons dans nos comptes lorsque nous soumettons au Parlement notre déficit de caisse. C'est changé, parce que nous ne le touchons pas en espèces. Par exemple, si nous avons prévu un profit de 5 millions, cette moins-value ne figurerait pas dans nos comptes. Il faut le déduire de nos comptes quand ceux-ci sont présentés au Parlement; sans quoi, nous aurions 5 millions pris à même le capital.

M. VIEN: Cela ne reviendrait-il pas au même si vous le mettiez au compte de la dépréciation?

Quelques hon. DÉPUTÉS: Non.

M. VIEN: Pardon, je m'adresse à M. Fairweather. Peut-être suis-je plus stupide que d'autres, mais je cherche à me renseigner. C'est pour cela que je pose la question. Si le président considère que ma question est irrégulière...

Le PRÉSIDENT: Je ne le pense pas, mais j'attirerai votre attention sur la note qui a été transmise par la compagnie de chemin de fer.

M. VIEN: Je l'ai lue, et c'est parce que je ne l'ai pas bien saisie que j'ai posé la question. Je ne peux comprendre que dépréciation et retraits soient équivalents. Et voici pourquoi: si l'on calculait la dépréciation, le taux convenable serait d'au moins 4.5 p. 100; or, si les retraits représentent 2 p. 100, je ne vois pas comment un retrait de 2 p. 100 peut être équivalent à une moins-value, disons, de 4.5 ou 6 p. 100. M. Fairweather dit que cela ne change pas l'état de caisse. Il me semble que si vous établissez un compte de dépréciation et que vous y mettiez 4 ou 5 p. 100 de vos immobilisations en matériel roulant, ce compte pourrait servir et servirait habituellement à acheter du nouveau matériel; on replace ce capital dans l'entreprise en achetant du nouveau matériel. Par conséquent, vos demandes de fonds au Parlement s'en ressentiraient, étant donné que vous n'auriez pas à demander autant pour vos frais d'exploitation.

M. FAIRWEATHER: Parfaitement, monsieur. Mais que feriez-vous si vous n'aviez pas de frais d'établissement dans lesquels l'inclure? Or, c'est ce qui nous est arrivé depuis deux ou trois ans. Nous n'avons pas de dépenses d'établissement au compte desquelles nous puissions le placer.

M. MORROW: Dans le cours ordinaire des affaires, vous le garderiez en caisse.

M. FAIRWEATHER: Oui. Je veux simplement faire remarquer, en ce qui concerne les exigences de caisse, qu'un compte de dépréciation ne les modifierait nullement. Quant à savoir si cela donnerait une juste idée des opérations, c'est autre chose; c'est un point sur lequel les opinions varient énormément.

M. VIEN: Je le sais.

M. MORROW: Les chemins de fer américains calculent $3\frac{1}{2}$ ou 4 p. 100 sur leur matériel roulant. Or, si nos immobilisations en matériel roulant s'élevaient à \$1,000,000,000, il faudrait compter de 35 à 40 millions par an. De la façon que nous comptons, nous prenons environ 5 p. 100 sur un certain nombre d'années, ce qui est loin de ressembler à $3\frac{1}{2}$ ou 4 p. 100. C'est ce que je fais valoir depuis cinq ans au National-Canadien, et celui-ci prétend que ce n'est pas ainsi que les chemins de fer sont exploités. Peu m'importe qu'il s'agisse d'un chemin de fer ou d'un commerce ordinaire, il faut tenir compte de la moins-value pour pourvoir aux renouvellements.

M. VIEN: C'est ainsi que je comprends la comptabilité; mais peut-être ai-je tort.

M. MORROW: C'est ainsi que l'on procède dans la comptabilité commerciale. Les chemins de fer ne comptent pas de cette façon. Et ce qu'ils font aujourd'hui, ils le font parce que c'est le mode de comptabilité qui fut établi en 1915 ou 1916.

M. FAIRWEATHER: En 1907.

M. MORROW: Il fut établi en 1907, mais cela ne prouve pas que ce soit une bonne méthode de comptabilité.

M. VIEN: Voici ce que je voulais souligner: Pour moi, l'état financier du National-Canadien devrait dépeindre fidèlement la situation. Le Parlement canadien et le public devraient savoir à quoi s'en tenir à ce sujet.

L'hon. M. FULLERTON: Nous devons suivre les règlements fédéraux, et nous les suivons strictement.

M. VIEN: Oui, mais si ces règlements sont fautifs, s'ils vous font mal exposer la situation, je voudrais savoir là où l'on a besoin de les modifier.

M. HEAPS: M. Vien veut donner à entendre que nous n'avons pas un tableau fidèle de la situation. Est-il prêt à dire, à titre de membre du comité, que l'état financier du chemin de fer, qui a été revu par les vérificateurs et transmis à ce comité, n'expose pas fidèlement la situation?

M. VIEN: Oui, je suis prêt à l'affirmer. Je ne prétends pas que les chiffres qui ont été compilés dans ce rapport ne soient pas strictement conformes aux livres de la compagnie ou qu'on les ait mutilés à dessein; je ne dis pas cela du tout, mais je soutiens qu'ils ne représentent pas la situation sous son vrai jour.

L'hon. M. VENIOT: Il s'agit de la méthode qu'on emploie.

M. VIEN: A mon avis, la méthode est défectueuse. Si j'ai tort, qu'on me reprenne. Si j'ai tort, je suis tout disposé à le reconnaître, mais je considère que le parlement et le public ne peuvent pas se faire une juste idée de la situation d'après un rapport comme celui-ci. M. Fairweather a dit bien franchement qu'il l'a établi suivant la méthode actuellement en vigueur et qu'il ne voyait pas la possibilité de la changer. M. le juge Fullerton vient d'expliquer qu'on suit les règlements du gouvernement.

M. PARENT: Voici ce que disent les vérificateurs dans leur rapport au Parlement:

Nous avons fait une vérification continue des comptes du National-Canadien pour l'exercice terminé le 31 décembre 1935, y compris un examen général, mais non détaillé, des comptes à tous les centres régionaux et de la vérification effectuée par les propres vérificateurs du chemin de fer. Les comptes sont établis en conformité des règles et règlements prescrits pour les chemins de fer à vapeur au Canada et de ceux de l'*Interstate Commerce Commission*, pour les lignes des Etats-Unis.

L'hon. M. FULLERTON: On ne peut agir autrement.

M. PARENT: C'est à l'autorité compétente de faire les changements qui peuvent être nécessaires.

M. VIEN: Oui, j'y arrive. Je voudrais savoir où se trouvent ces règlements.

M. PARENT: Vous avez fait partie de la Commission des chemins de fer; vous devriez le savoir.

M. VIEN: Même un ex-membre de la Commission des chemins de fer peut ne pas tout savoir et avoir ses manquements.

M. HEAPS: Oh, vous n'avez pas de manquements.

M. VIEN: Si, plusieurs.

M. PARENT: Comme membre de la Commission, vous aviez une bonne renommée.

M. VIEN: Je voudrais savoir où se trouvent ces règlements, et à quelle partie des règlements le président du Bureau fait maintenant allusion.

L'hon. M. VENIOT: Si ces règlements viennent du gouvernement. . .

L'hon. M. FULLERTON: Le fait est que la Commission des chemins de fer nous adresse une formule que nous remplissons.

M. VIEN: C'est la première fois que j'entends dire que la Commission des chemins de fer ait jamais décrété la façon dont doit être faite la comptabilité du réseau ou comment l'on doit considérer la dépréciation.

L'hon. M. FULLERTON: C'est la vérité.

L'hon. M. HOWE: Permettez-moi, pour calmer les esprits, de vous donner mon opinion. Je crois que c'est en 1917 que le ministère des Chemins de fer a établi une formule, laquelle fut communiquée, me semble-t-il, en même temps qu'une lettre du ministre. Je ne sais jusqu'à quel point c'est authentique, mais je crois que c'est la méthode qu'emploie le chemin de fer. Ce dont il s'agit maintenant, c'est de savoir si l'on alloue suffisamment pour le matériel qui est retiré de la circulation. N'est-ce pas à cela que la chose se résume?

M. VIEN: Ou bien si l'on devrait établir un compte de dépréciation approprié.

L'hon. M. HOWE: Le chemin de fer calcule par retraits au lieu de calculer par moins-value. En d'autres termes, au lieu de déduire tant pour la dépréciation et de le mettre en banque, il réserve un fonds pour remplacer le matériel suivant les besoins. Cela revient à peu près au même. Or, il s'agit de savoir si ce fonds est suffisant. Je ne pense pas qu'il s'agisse là d'une question de règlement, et que cela soit dû à un règlement de celui-ci ou de celui-là. Vous remarquerez que la somme s'est accrue graduellement dans le cours des années. Ce que souligne M. Vien, c'est la question de savoir si, cette année, le fonds des retraits, qui s'élève à 6 millions, est suffisant. N'est-ce pas cela?

M. VIEN: C'est à peu près cela.

L'hon. M. HOWE: Il n'y a pas de doute que les chemins de fer tiennent leurs comptes en conformité des instructions données par le ministre des Chemins de fer en 1916 ou 1917.

M. VIEN: En réalité, il y a deux choses que je conteste. D'abord, peut-on dire que retraits et dépréciation soient la même chose ou s'équivalent? Je le conteste. Deuxièmement, je prétends que le taux de dépréciation que vous venez de mentionner et qui apparaît à la page 11 du rapport, est insuffisant. Voilà les deux points. M. Morrow a fait remarquer que, d'après la méthode en usage aux Etats-Unis, la dépréciation du matériel roulant serait établie à 3½ p. 100. D'après M. Fairweather, on calcule à peine 2 p. 100. Par conséquent, comment peut-on dire qu'un retrait de moins de 2 p. 100 par an équivaut à une moins-value de 3½ p. 100 par année?

L'hon. M. HOWE: Je ne pense pas que personne ait dit cela. Il a été dit, je crois, qu'au bout d'un certain nombre d'années, le calcul des retraits et celui de la dépréciation donnent à peu près les mêmes résultats.

L'hon. M. VENIOT: Que l'on me permette de dire un mot. S'il est exact que ce mode de comptabilité ait été adopté par les chemins de fer sur les ordres ou d'après les règlements du gouvernement, pourquoi passer tant de temps à discuter

la chose avec les administrateurs du chemin de fer? Si le Comité, après que ces derniers auront rendu témoignage, juge, d'après les explications données, que le système de comptabilité n'est pas approprié et n'expose pas fidèlement la situation, qu'il s'entende alors sur les recommandations à faire au gouvernement, mais pas aux administrateurs du chemin de fer. Ceux-ci n'ont rien à y voir. Ils sont obligés de suivre les ordres, et c'est à nous, une fois que nous aurons fini de les interroger dans ce Comité, à rechercher les recommandations qu'il convient de faire au gouvernement du Canada à cet égard.

M. VIEN: On nous a dit qu'il existe des règlements. Je voudrais, monsieur le président, qu'on en dépose le texte devant le Comité.

L'hon. M. HOWE: Ce sera fait.

M. HEAPS: Pour en finir, je demanderai ceci au bureau des syndics: au point de vue de l'exploitation des chemins de fer, considérez-vous que les fonds actuels de retraits et de dépréciation soient suffisants pour défrayer les remplacements?

M. MORROW: Le fait que nous avons mis au rancart, l'an dernier, pour environ \$25,000,000 de matériel démodé, que nous n'avions établi aucune réserve de dépréciation en anticipation de cette circonstance, et que nous n'avons pas inscrit cette somme au compte de profits et pertes, est la meilleure indication que je puisse vous donner pour démontrer qu'une ample réserve de dépréciation n'a pas été établie.

M. HEAPS: Alors, en votre qualité de régisseur, vous êtes d'avis que la réserve de dépréciation devrait être plus forte qu'elle ne l'est présentement?

M. MORROW: Oui.

M. HEAPS: Les autres régisseurs sont-ils d'accord avec vous sur ce point, M. Morrow?

M. LABELLE: Il faudrait déterminer si nous avons des recettes suffisantes pour établir une telle réserve et si les règlements nous permettraient d'agir ainsi; ce sont là deux choses différentes.

Le PRÉSIDENT: N'est-il pas vrai que ces fonds devraient être fournis par l'Etat? Le chemin de fer serait dans l'impossibilité de constituer cette réserve à même ses revenus; c'est donc une question qui relève du Parlement. Je suis heureux que M. Vien ait signalé la chose à l'attention du comité, et je vais prier le ministère de transmettre une copie de ses règlements au comité. Le ministre est ici présent, et il a entendu tous les arguments qui ont été présentés sur cette question. Il est au courant de la situation, et c'est maintenant une question de politique générale pour le gouvernement.

M. HEAPS: Non, je ne crois nullement que ce soit une question de politique générale pour le gouvernement. C'est une question de soumission aux règlements.

M. VIEN: Le ministre a déclaré que le chemin de fer National-Canadien ne recevait pas de directives de la part du ministère ou du gouvernement quant au chiffre de la réserve à constituer pour la mise au rancart ou la dépréciation du matériel. Est-ce bien cela?

L'hon. M. HOWE: C'est exact, je crois.

Le PRÉSIDENT: D'un autre côté, le ministre vient de déclarer également que si un fonds de dépréciation doit être constitué, les deniers devront être votés par le Parlement.

M. VIEN: Sans aucun doute.

L'hon. M. FULLERTON: Les règlements sont là et nous les avons observés à la lettre. Nous devons nous en tenir aux règlements; nous ne pouvons faire autre chose.

M. VIEN: Avez-vous dans ce volume les règlements relatifs à la dépréciation ou à la mise au rancart du matériel, et pouvez-vous me les indiquer?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. MAYBANK: Dans l'intervalle, je désirerais poser une question. M. MORROW a fait une déclaration au sujet de la mise au rancart d'une certaine quantité de matériel démodé, et il a dit que, faute d'un fonds de réserve, on en a simplement fait une inscription au compte de profits et pertes. Si nous avions disposé d'une réserve, a-t-il dit, il n'en aurait pas été ainsi. Alors, dans combien de temps aurait-il été possible, si un certain pour-cent avait été affecté à cette fin dans le passé, de constituer une réserve de dépréciation permettant de porter ce matériel démodé au Fonds de dépréciation plutôt qu'au compte de profits et pertes.

M. MORROW: Un temps exactement égal à la durée utile du matériel.

M. MAYBANK: Ce qui représenterait environ...

M. MORROW: Disons que la durée utile du matériel est de 20 ans.

M. MAYBANK: Ainsi, pendant les 20 dernières années, ce qu'il nous aurait fallu faire pour que, cette année-ci, nous pussions être dans la situation désirée, c'eût été de constituer un fonds de dépréciation.

M. MORROW: Oui.

M. MAYBANK: Nous exploitions généralement à perte, de sorte que si nous avions placé des fonds dans une réserve de dépréciation, en dernière analyse le bilan du chemin de fer aurait révélé des pertes un peu plus fortes.

M. MORROW: Oui.

M. MAYBANK: C'est l'Etat qui aurait fourni les fonds.

M. MORROW: Oui.

M. MAYBANK: Nous aurions touché ces deniers pendant plusieurs années.

M. MORROW: Oui.

M. MAYBANK: Au lieu de les recevoir tous à la fois cette année.

M. MORROW: Non.

M. MAYBANK: Ou l'an dernier.

M. MORROW: Les versements auraient été échelonnés.

M. MAYBANK: Nous aurions reçu chaque année du gouvernement une certaine somme à verser au fonds de dépréciation.

M. MORROW: Le matériel aurait été là pendant la constitution de la réserve. Les pertes d'exploitation auraient été plus considérables dans la mesure de l'écart entre la dépréciation et l'affectation actuelle pour le matériel mis au rancart.

M. MAYBANK: Si l'on suppose les fonds réellement disponibles, c'est le Trésor qui les aurait fournis. Dans l'hypothèse d'une simple inscription de comptabilité, c'est en réalité une valeur active qui aurait ainsi été portée dans les livres, et pour réaliser effectivement cet actif, il aurait fallu recourir à l'Etat. La question ne se serait-elle pas résumée à cela?

M. MORROW: C'est la même chose.

M. VIEN: Votre rapport annuel aurait donné un tableau exact de la situation. Je veux parler de l'exploitation effective du chemin de fer.

M. MAYBANK: Si nous pouvions remonter 20 ans en arrière et essayer d'obtenir dans une certaine mesure le tableau plus exact dont parle M. Vien —je ne conteste pas, j'essaie simplement de découvrir les faits,—nous constaterions que nous avons suivi une méthode qui, au cours des 20 dernières années, aurait accru un peu plus notre déficit.

M. MORROW: Notre déficit d'exploitation aurait été plus considérable.

M. MAYBANK: Oui, le déficit d'exploitation. Et notre compte de dépréciation serait un peu plus élevé.

M. MORROW: Oui. On ne perd pas d'argent en établissant une réserve de dépréciation; cela fait effectivement partie de l'exploitation.

M. McLARTY: Dois-je comprendre que les chemins de fer américains constituent une réserve de dépréciation de quelque importance?

M. MORROW: Je puis dire que, à ma connaissance, 20 ou 25 chemins de fer ont un fonds de dépréciation de plus de 4 p. 100 de la valeur de leur matériel roulant.

M. VIEN: Dans le cours ordinaire des choses, si l'on ne constitue pas un fonds de dépréciation suffisant, on croit avoir réalisé un profit alors qu'en réalité on a subi une perte?

M. MORROW: Exactement.

M. VIEN: Occasionnellement.

M. MORROW: A supposer que nous construisions une usine représentant, avec son outillage, un coût d'un million de dollars. On établit une réserve de dépréciation sur la base de 5 p. 100, 7½ p. 100 pour l'outillage et 2½ p. 100 pour l'édifice. Pendant une période de 20 ans on met en réserve une somme suffisante pour amortir le coût de l'usine et de l'outillage, de sorte qu'après 20 ans l'usine et l'outillage se trouvent libérés. A l'expiration de 20 ans la plupart des industries doivent subir une rénovation, et l'on a alors en caisse les fonds nécessaires pour construire une nouvelle usine. Autrement, c'est-à-dire sans réserve de dépréciation, après 20 ans, que faut-il faire? Trouver de nouveaux capitaux.

Le PRÉSIDENT: N'est-il pas vrai, monsieur Morrow, que des comités ont signalé maintes fois cette question à l'attention du gouvernement mais que ce dernier n'a pas décidé d'établir une réserve de dépréciation parce qu'il fallait voter les fonds voulus. C'est lui qui en porte la responsabilité. Elle ne peut être imputée au comité de régie ou au personnel administratif des chemins de fer. C'est sur vous, monsieur le ministre, qu'elle retombe. Tout se résume à cela.

L'hon. M. HOWE: Je me crois justifiable de dire que tout le monde se rend compte que ce fonds de dépréciation pour le matériel est insuffisant. Vous avez pu remarquer que l'administration du chemin de fer l'a graduellement accru d'une année à l'autre. Il serait très difficile de prendre une décision radicale, car le Trésor public s'en trouverait simplement obéré d'autant. Voilà une des choses à envisager. Lorsque nous pourrions remettre le réseau dans un meilleur état financier, nous rectifierions cette situation. Je pense que le conseil d'administration consentira à cela; mais je doute que le comité puisse prendre en ce moment des mesures susceptibles d'améliorer beaucoup la situation.

M. HEAPS: La même remarque ne s'appliquerait-elle pas aux autres chemins de fer du Canada?

L'hon. M. HOWE: Oui, je le crois. Je pense que notre fonds de dépréciation est plus considérable que celui de l'autre grand réseau. C'est du moins mon impression.

M. HEAPS: S'il est constaté qu'un fonds plus considérable est nécessaire pour un réseau et s'il nous faut demander à la Commission des chemins de fer de le mettre légalement à effet, tous les chemins de fer du pays se trouveraient visés.

L'hon. M. HOWE: Chose plutôt étrange, d'ordinaire c'est le raisonnement opposé que l'on entend dans les causes soumises à la Commission des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Le comité reconnaît-il que nous avons signalé cette question à l'attention du ministre et du gouvernement?

M. VIEN: Je désirerais demander au président du comité de régie s'il a sous la main l'article ou le règlement dont il a parlé.

M. COOPER: Vos remarques avaient trait à la question d'un pouvoir de réglementation.

M. VIEN: Oui. Je désirerais en prendre connaissance.

M. COOPER: Cela se trouve dans le volume intitulé "Classification des recettes et des dépenses d'exploitation des chemins de fer à vapeur".

M. VIEN: Avec les modifications jusqu'à date?

M. COOPER: Je ne crois pas qu'il y ait eu de modifications.

M. VIEN: A quelle page est-ce?

M. COOPER: A la page 62, dans la classification qui traite de la dépréciation des locomotives. Plusieurs autres comptes se rapportent aux wagons à marchandises et aux voitures à voyageurs.

M. VIEN: Page 62 et les pages suivantes?

M. COOPER: Oui. Je dois expliquer que les méthodes de comptabilité employées sont conformes à celles que prescrit l'Interstate Commerce Commission et que dans la classification de cette dernière commission il y a un compte, portant le n° 309, qui pourvoit à la dépréciation des locomotives à vapeur. Or, la classification canadienne comprend ce compte n° 309 dépréciation des locomotives à vapeur (éliminée). A cet égard la classification canadienne ne se lit pas comme celle de l'I.C.C., car le mot "élimination" y figure, et plus loin, dans un nouveau compte qui n'existe pas dans la comptabilité de l'Interstate Commerce Commission, il est pourvu aux pertes résultant de la mise au rancart du matériel.

M. VIEN: Quel est l'autre volume auquel vous vous reportez?

M. COOPER: C'est le rapport de l'Interstate Commerce Commission.

M. VIEN: Pourriez-vous en laisser un exemplaire au comité?

M. COOPER: Oui.

M. VIEN: A quelles sections de ce volume se rapportent vos remarques?

M. COOPER: Je dois vous dire, monsieur Vien, que cette classification a paru le 31 janvier 1936 et qu'elle renferme certaines revisions qui ont pris effet en 1935, de sorte qu'elle n'est pas vraiment parallèle à la classification canadienne. Je puis déposer cet exemplaire.

M. HEAPS: Y a-t-il beaucoup de différence entre les deux?

M. COOPER: Vous voulez dire entre l'ancienne et la nouvelle?

M. HEAPS: Oui.

M. COOPER: Non, il n'y a guère de différence.

M. VIEN: Quelles sections du volume de l'I.C.C. me conseillerez-vous d'examiner?

M. COOPER: Je puis vous indiquer la page 117.

M. VIEN: Et les pages suivantes?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Suffirait-il que le volume fût remis au greffier du comité, qui le garderait à la disposition de chaque membre?

M. VIEN: Oui.

M. YOUNG: Je désirerais poser à M. Morrow une question portant sur son argumentation. A votre avis, serait-on fondé à conclure que le conseil d'administration du chemin de fer National-Canadien n'a pas affecté chaque année une somme suffisante à l'établissement d'une réserve de dépréciation?

M. MORROW: Au point de vue de la comptabilité et par comparaison avec les divers genres d'affaires autres que l'exploitation ferroviaire, la somme mise en réserve est insuffisante.

M. HEAPS: Comment notre système de comptabilité se compare-t-il avec celui des autres chemins de fer tant dans notre pays qu'aux Etats-Unis?

M. YOUNG: Avant d'aborder un autre point, nous devrions, je crois, entendre les autres membres du Bureau, afin de comparer leur opinion avec celles de leur collègue.

M. LABELLE: Personnellement, je suis disposé à observer les règles et règlements actuellement en vigueur. Nous avons très fréquemment discuté cette question au cours des réunions du Bureau. Nous avons alors eu à envisager le fait que nous avons un compte de profits et pertes qui est déficitaire et qui l'a toujours été. Nous pourrions faire une affectation pour la dépréciation, mais force nous serait de la prélever sur nos recettes et il nous faudrait alors nous adresser au gouvernement afin d'obtenir des fonds additionnels. Or, nous avons constitué plusieurs fonds,—une réserve d'assurance, par exemple,—depuis quelques années. Nous avons mis à part une certaine somme afin de constituer un fonds d'assurance qui, en ce moment, atteint un chiffre élevé. En ce qui concerne la marine marchande et le service des Antilles, nous avons un déficit, et nous avons tiré de ce fonds de déficit, si l'on peut dire, une certaine somme destinée à l'établissement de cette réserve. Telle est la situation.

M. YOUNG: En d'autres termes, vous avez fait, à votre avis, tout ce que vous pouviez faire, et vous croyez être allés suffisamment loin dans cette direction, même s'il n'en a pas résulté une réserve de dépréciation bien considérable.

M. LABELLE: Ainsi que le ministre l'a fait remarquer et comme le président l'a rappelé il y a quelques instants, les vérificateurs du gouvernement n'ont jamais manqué, je crois, de signaler ce fait à l'attention du comité.

M. VIEN: L'an dernier, avez-vous dit, on a mis au rancart pour \$25,000,000 de matériel. Où cette somme figure-t-elle?

L'hon. M. FULLERTON: Elle a été portée au compte de profits et pertes.

M. VIEN: Se retrouve-t-elle dans le compte de l'exploitation?

L'hon. M. FULLERTON: Non. Il s'agissait de matériel démodé, et il avait été particulièrement spécifié qu'elle pouvait être portée au compte des profits et pertes. Nous suivons précisément la méthode d'après laquelle toute dépréciation ordinaire est imputée sur le compte des profits et pertes.

M. MAYBANK: A quel endroit est-ce indiqué?

L'hon. M. FULLERTON: C'est indiqué ici.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous poursuivre l'étude du rapport? En ce cas, nous examinerons la page 21 et entrerons dans les détails, au lieu de continuer cette analyse. Veuillez vous reporter au rapport du chemin de fer National du Canada, page 21. Nous allons étudier chaque compte en détail.

M. FAIRWEATHER: Entretien de la voie et des constructions. Faut-il donner lecture des montants ou indiquer simplement les rubriques?

Le PRÉSIDENT: N'indiquez que les rubriques, et les membres du Comité vous suivront.

M. FAIRWEATHER: Surintendance, entretien de la chaussée, tunnels et passages souterrains...

M. YOUNG: A l'égard de l'entretien de la chaussée, je désirerais poser cette question...

L'hon. M. VENIOT: Au sujet de l'entretien de la chaussée, puis-je poser la question que voici: je désirerais savoir d'après quel système les contrats pour la fourniture de traverses de chemin de fer sont adjugés. Lorsqu'un particulier demande à fournir des traverses au chemin de fer, est-il convenable que...

Le PRÉSIDENT: La rubrique "traverses" se trouve un peu plus loin, monsieur Veniot. Si vous le voulez bien, nous allons examiner les articles l'un après l'autre. Nous pourrions nous occuper de votre question au moment opportun, si vous n'y avez pas d'objection.

M. YOUNG: A son propre avis, l'administration du réseau entretient-elle les voies dans un état convenable?

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

M. YOUNG: L'administration maintient-elle les voies à un niveau d'efficacité qu'elle juge convenable?

M. HUNGERFORD: Eu égard à toutes les circonstances, oui.

M. YOUNG: Mais alors la situation n'est pas normale, n'est-ce pas?

M. HUNGERFORD: Oui. Dans leur ensemble, nos biens tangibles, c'est-à-dire notre matériel fixe par opposition au matériel roulant, sont aujourd'hui en meilleur état que jamais auparavant.

M. YOUNG: Je croyais comprendre que vous ne faisiez pas, à cette époque-ci, autant de travaux d'entretien que par les années passées.

M. HUNGERFORD: C'est tout à fait vrai, mais d'un autre côté nous avons amélioré l'état de la voie et de l'outillage, en vue d'atteindre un certain niveau d'efficacité. Nous n'avons donc plus, maintenant, qu'à nous occuper de l'entretien proprement dit.

M. YOUNG: Vous voulez dire que vous maintenez le réseau au niveau d'efficacité où vous l'aviez porté?

M. HUNGERFORD: Oui, à cette exception près: pour ce qui est des voies principales, dans l'ensemble elles sont aujourd'hui dans un état probablement meilleur que jamais auparavant. Par suite de la diminution du volume du trafic sur les embranchements, dans certains cas, nous avons de propos délibéré abaissé le niveau d'efficacité de ces lignes pour le rendre conforme aux besoins actuels. C'est un motif d'économie qui nous a engagés à prendre cette attitude, et elle est justifiée.

M. YOUNG: Vos remarques ne s'appliquent pas aux voies principales?

M. HUNGERFORD: Elles ne s'appliquent pas aux voies principales, qui ont été bien entretenues.

M. YOUNG: Employez-vous à l'entretien de la voie le même nombre d'ouvriers qu'il y a quatre ou cinq ans?

M. HUNGERFORD: Non, le nombre n'est probablement pas le même, pour la raison...

M. YOUNG: Sur les lignes principales, bien entendu.

M. HUNGERFORD: Pour la raison que je viens de mentionner, c'est-à-dire parce que, à cette époque, nous étions occupés à remettre le réseau en bon état.

L'hon. M. VENIOT: Sur la question de l'entretien de la voie, je crois comprendre que le 1er juin on mettra en vigueur un nouveau règlement stipulant que les sections auront désormais une longueur de 10 milles, ce qui forcerait un grand nombre de préposés à l'entretien de la voie à quitter leurs foyers afin de se fixer dans le voisinage du lieu de leur travail. Ce règlement sera appliqué au chemin de fer de Caraquet, dans le comté de Gloucester. Il y a beaucoup de mécontentement à ce sujet. Je reçois un grand nombre de lettres de protestation de la part de préposés à la voie. Or, ce règlement est-il fondé sur un motif d'économie?

M. HUNGERFORD: Oui, monsieur.

L'hon. M. VENIOT: En portant la longueur des sections de 8 à 10 milles employez-vous un plus grand ou un plus petit nombre d'ouvriers?

M. HUNGERFORD: Le nombre moyen d'ouvriers est exactement le même mais nous employons moins de contremaîtres. La situation s'est modifiée depuis quelques années, par suite de l'introduction de la draine à moteur, qui permet de parcourir une distance représentant à peu près le double de celle qu'on pouvait franchir à l'aide de l'ancienne draine à bras. Par suite du perfectionnement de l'outillage et de l'amélioration de la situation générale, dans bien des cas le personnel des équipes de sections est insuffisamment nombreux pour la manutention des rails lourds. C'est une réorganisation par redoublement que nous effectuons dans une mesure plus ou moins grande. La longueur n'est pas doublée dans tous

les cas, mais elle est sensiblement accrue et les équipes sont réunies; de la sorte le nombre total d'employés ne change pas, mais celui des contremaîtres chargés de la surveillance se trouve modifié.

L'hon. M. VENIOT: Ainsi, sur une distance de 48 milles, alors que vous employez actuellement 6 contremaîtres, vous n'en emploierez plus que 4 ou 5 à la suite de cette organisation?

M. HUNGERFORD: C'est possible, monsieur Veniot.

L'hon. M. VENIOT: Est-ce un fait?

M. HUNGERFORD: Dans les nouvelles circonstances, nous n'avons pas besoin d'un plus grand nombre d'employés.

L'hon. M. VENIOT: Alors, si vous utilisez maintenant les services de 2 contremaîtres au lieu de 6 comme auparavant, tout en conservant le même nombre de préposés à l'entretien de la voie, aurez-vous un personnel suffisant pour maintenir à jour vos travaux de réparation?

M. HUNGERFORD: Oui. Le personnel sera à peu près le même, ou plus nombreux encore, car quelques-uns des contremaîtres qui surveillaient le travail des ouvriers travailleront eux-mêmes.

L'hon. M. VENIOT: Ils conserveront leur emploi?

M. HUNGERFORD: Oui.

L'hon. M. VENIOT: Des employés devront donc être congédiés ou passer dans une catégorie inférieure. Un contremaître baissera en grade si on le substitue à un simple préposé, et ce dernier sera congédié.

M. HUNGERFORD: D'après le projet de réorganisation adopté et mis à exécution dans cette région, on emploiera le même nombre d'ouvriers.

L'hon. M. VENIOT: Où l'économie se pratiquera-t-elle? Consistera-t-elle à réduire le salaire du contremaître?

M. HUNGERFORD: Elle résultera en partie de cela et en partie de la meilleure organisation due à la réunion des équipes, d'où possibilité d'obtenir d'elles un meilleur rendement.

L'hon. M. VENIOT: Accordera-t-on une allocation aux contremaîtres ou aux préposés qui devront quitter leurs foyers et s'en aller demeurer à quelque autre endroit le long de la voie, afin de se conformer aux nouveaux règlements?

M. HUNGERFORD: Rien n'indique, à ma connaissance, que ce déplacement doive être nécessaire. Il se peut qu'il le soit dans certains cas.

L'hon. M. VENIOT: Il le sera dans certains cas. A supposer qu'il devienne nécessaire, prendra-t-on des mesures en vue de dédommager ces gens pour leurs frais de déplacement et ainsi de suite?

M. HUNGERFORD: Tout dépendra des circonstances, monsieur Veniot. Cette situation n'existe pas encore, que je sache.

L'hon. M. VENIOT: Elle va se produire dans certaines sections de votre réseau.

M. HUNGERFORD: Dans bien des cas, les employés de chemin de fer doivent aller aux endroits où la compagnie a du travail à leur confier. C'est ce que j'ai fait moi-même pendant des années.

L'hon. M. VENIOT: S'il est depuis dix ans à l'emploi du chemin de fer, s'il s'est établi dans une localité et y a acheté une propriété, et si ses enfants fréquentent l'école à cet endroit, au cas où il serait forcé d'après cette réorganisation de vendre sa propriété et de s'en aller ailleurs, et particulièrement d'aller habiter une région où ses enfants n'auront pas les mêmes avantages scolaires, quelles mesures le gouvernement prendra-t-il pour le dédommager?

L'hon. M. HOWE: Peut-être pourrais-je parler au nom du gouvernement. En effet, vous avez mis le gouvernement en cause. Or, ce n'est pas au gouverne-

ment à "prendre des mesures" en matière d'administration ferroviaire, pas plus que dans tout autre genre d'affaires. Depuis 20 ans, il m'a fallu déplacer d'une école à l'autre mes propres enfants et vous avez dû le faire vous aussi. Pourquoi nous préoccuperions-nous de ces cas?

L'hon. M. VENIOT: Mais il y avait compensation pour vous, étant donné le poste que vous occupez. J'ai dû moi-même en faire autant. Mais il n'en est pas de même dans le cas de ces pauvres gens qui sont déjà, Dieu le sait, assez mal rémunérés sans qu'il leur faille assumer d'autres fardeaux. Mais je ne fais que signaler la chose aux autorités du chemin de fer et elles consentiront peut-être à étudier la question afin de se rendre compte de l'effet que ce déplacement pourra avoir sur ces gens.

Le PRÉSIDENT: Je puis faire écho aux remarques de M. Veniot. J'ai également reçu de nombreuses lettres que j'ai transmises au ministère des chemins de fer; naturellement, j'ai reçu la réponse habituelle, à l'effet qu'on ne pouvait nullement s'immiscer dans l'administration du chemin de fer dans les circonstances actuelles. Mais je désirerais apprendre de M. Hungerford, à l'égard des changements qu'il va effectuer, si un employé de la division de l'Est devrait s'adresser directement à l'administration du chemin de fer ou soumettre son cas par l'intermédiaire du syndicat ouvrier auquel il appartient. Je crois comprendre que le changement ne s'applique qu'au district de l'Est.

M. HUNGERFORD: Il ne s'applique qu'à la région de l'Atlantique.

L'hon. M. VENIOT: Vous dites qu'il ne s'applique qu'à la région de l'Atlantique. Comment s'explique ce fait?

M. HUNGERFORD: Nous avons fait des expériences en ce sens dans plusieurs parties du réseau, et nous allons généraliser le nouveau système aussi rapidement que possible.

M. ELLIOTT: Le chemin de fer ne fournit-il pas le logement à ses contre-maîtres de sections?

M. HUNGERFORD: C'est ce que nous faisons dans plusieurs parties du pays.

M. HOWARD: Vous leur fournissez maintenant des moyens de transport mécaniques au lieu des anciennes draisines à bras?

M. HUNGERFORD: En effet. Nous leur fournissons des draisines à moteur.

L'hon. M. VENIOT: Les fournissez-vous partout?

M. HUNGERFORD: Presque partout. Elles sont mises en service aussi rapidement que nous pouvons les fournir.

L'hon. M. VENIOT: J'espère qu'elles seront bientôt en usage partout.

M. HUNGERFORD: C'est ce qui va arriver, M. Veniot.

L'hon. M. VENIOT: C'est-à-dire dans toute section où ce mode de locomotion n'est pas encore utilisé.

Le PRÉSIDENT: Je désirerais savoir si l'on étudiera chaque cas particulier et si le chemin de fer se propose de tenir compte des circonstances de chaque cas; lorsque ce changement causera un dommage ou un préjudice sérieux, verra-t-on à ce que ces gens soient indemnisés?

M. HUNGERFORD: Si certains employés présentent des doléances à des fonctionnaires locaux au courant de la situation et de toutes les circonstances qui s'y rapportent, et si ces fonctionnaires font une recommandation, on en tiendra compte.

Le PRÉSIDENT: Puis-je poser une autre question? Comment ces gens devront-ils procéder pour porter leurs réclamations à l'attention des fonctionnaires autorisés à les recevoir? Faudra-t-il que ce soit par l'intermédiaire de leurs syndicats ouvriers ou devront-ils faire des démarches directes?

M. HUNGERFORD: Les syndicats ouvriers possèdent les moyens d'action voulus pour traiter ces cas, et c'est par leur intermédiaire qu'ils doivent être soumis au chemin de fer.

M. WALSH: A quoi ces délibérations peuvent-elles nous conduire? J'éprouve beaucoup de sympathie envers M. Hungerford, en sa qualité de président du chemin de fer National-Canadien, et je crois qu'il ne devrait pas avoir à subir un tel interrogatoire.

Le PRÉSIDENT: Notre unique but est de vérifier l'exactitude de certains faits.

M. WALSH: Ma thèse est celle-ci, monsieur le président: ce réseau National-Canadien doit subir la concurrence du Pacifique-Canadien, et s'il faut que son administration soit entravée dans cette partie du pays—c'est-à-dire dans la région de l'Atlantique—par des questions aussi mesquines que la permutation d'un employé ici et là, et que les affaires du pays restent en suspens à cause de cela, je ne puis absolument pas concevoir comment nous réussirons à réduire le déficit du réseau National ou à transformer ce chemin de fer en une entreprise vraiment prospère. Maintenant, voici mon point de vue: j'ai beaucoup de sympathie à l'égard des employés subalternes, mais j'en ai aussi pour le haut personnel qui a mission d'administrer ce réseau et qui est sévèrement critiqué dans la presse et au Parlement à cause de l'énorme déficit qu'il crée et dont le fardeau retombe sur les contribuables. Or, notre Comité devrait seconder les administrateurs du chemin de fer, et si des gens écrivent à des membres du Parlement pour se plaindre d'avoir été envoyés à tel ou tel endroit, on devrait leur répondre sur-le-champ "Cela ne nous regarde pas" et leur dire de se mettre en communication avec la direction du chemin de fer qui saura, je crois, rectifier la situation. De la sorte, nous laisserons à l'autorité compétente le soin d'administrer le chemin de fer, et si le haut personnel ne peut l'administrer efficacement d'après ce système, alors nous verrons à nous procurer les services de gens capables de la faire. Nous devrions, je crois, nous en tenir à l'étude des sérieux problèmes qui accentuent les difficultés avec lesquelles nous sommes aux prises en ce moment.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes tous, j'en suis sûr, fort reconnaissants à l'honorable membre du Comité (M. Walsh) pour la leçon qu'il vient de nous faire. Mes remarques avaient trait aux pétitions que j'ai reçues de syndicats ouvriers non seulement de mon propre comté, mais de toute la région. Je pensais que c'était pour moi un devoir d'en faire mention, quoi qu'en puisse dire M. Walsh.

L'hon. M. VENIOT: Si l'on veut bien m'accorder un moment, je désirerais répudier l'idée qui vient d'être exprimée à l'effet que nous traitons des questions mesquines. Il sied bien à mon honorable ami de qualifier de mesquine la façon dont nous discutons cet avant-midi...

M. WALSH: Je n'ai pas qualifié de mesquines les délibérations de cet avant-midi. C'est à l'interrogatoire qui a lieu en ce moment que j'ai appliqué cette épithète.

L'hon. M. VENIOT: Il les appelle des questions mesquines. Je dirai à mon honorable ami qu'il est bien placé pour parler de la sorte, car il n'est pas directement intéressé, vu que la mesure ne vise pas son comté; en effet, elle vise uniquement la région de l'Atlantique.

M. WALSH: On nous a déclaré qu'elle visait le pays tout entier.

L'hon. M. VENIOT: Si j'ai bien compris, M. Hungerford a déclaré que, pour le moment, seule la région de l'Atlantique était intéressée.

M. HUNGERFORD: J'ai dit que la présente décision ne s'applique qu'à la région de l'Atlantique, mais qu'une forte proportion des autres divisions du chemin de fer étaient déjà placées sous ce régime et qu'il était question de l'appliquer au reste du réseau.

L'hon. M. VENIOT: Cela étant, nous, qui représentons la région de l'Atlantique, avons le droit de savoir pourquoi on l'applique à cette région.

M. KINLEY: Et le plus humble citoyen a également ce droit.

L'hon. M. VENIOT: En ma qualité de membre du Parlement, je ne le cède à personne lorsqu'il s'agit de faciliter la tâche aux administrateurs du chemin de fer, et ils ne l'ignorent pas; et je ne crois pas que mon honorable ami ait le droit, lorsque je soulève des questions de cette nature, de qualifier mes actes de més-quin. J'ai parfaitement le droit, à titre de membre du Parlement, de communiquer à ce Comité et aux autorités du chemin de fer, les griefs de mes commettants, et j'ai bien l'intention de le faire sans me préoccuper des remarques de mon honorable ami sur ma façon de procéder. Qu'il nous fasse grâce de ses observations lorsque nous nous croyons justifiables de plaider la cause de nos commettants.

Nous sommes en face d'une situation qui n'est pas généralement bien comprise parmi les gens qui n'habitent pas la région de l'Atlantique. Ils ne doivent pas oublier, en ce qui concerne la région de l'Atlantique, en ce qui a trait à l'ancien Intercolonial, que vous avez, messieurs les membres du conseil d'administration du réseau National, l'obligation de mettre à exécution certains engagements prévus par la loi. Vous ne devez pas oublier, et ce Comité ne doit pas oublier, non plus, que les administrateurs du National-Canadien n'ont absolument rien à voir dans l'exploitation et l'administration du chemin de fer Intercolonial, pour lui restituer son ancien nom, en vertu de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, abstraction faite du décret du conseil, adopté en 1919, qui les désignait comme directeurs de ce chemin de fer. Vous n'êtes pas dans la même situation, pour ce qui est de l'Intercolonial jusqu'à Lévis, que dans les autres chemins de fer appartenant à l'Etat canadien. Vous jouez le rôle d'une compagnie chargée d'administrer tous les autres chemins de fer de l'Etat au Canada, mais dans le cas de l'Intercolonial vous n'êtes directeurs que pour des fins purement administratives; et de ce fait vous êtes tenus d'observer les termes de certaines ententes avec les provinces maritimes, ententes conclues et approuvées par l'ancien Canada—le Québec et l'Ontario. Or, nous soutenons que dans les provinces maritimes les droits et privilèges qui nous ont été accordés par l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, à l'égard de nos chemins de fer, n'ont jamais été respectés. Et il s'agit ici d'une méthode adoptée par les directeurs de l'Intercolonial et non par les régisseurs du réseau National-Canadien. Et c'est ce qui motive nos plaintes. Il y a assez longtemps que nous jouons le rôle de dupes, que nous subissons du préjudice, et nous n'avons pas l'intention de tolérer plus longtemps cette situation. Et lorsqu'on applique cette mesure à nos gens de toute la région de l'Atlantique, leur suscitant ainsi des difficultés qu'ils ne sont pas financièrement en mesure de surmonter, nous soutenons que les directeurs de l'Intercolonial et non pas le conseil de régie du réseau National, devraient chercher quelque moyen de remédier à ces difficultés, et le mettre en pratique. Si vous croyez que la mesure est juste, si vous croyez qu'elle est nécessaire à une bonne administration, mettez-la à exécution. Je ne m'oppose pas à ce que vous introduisiez chez nous le même régime qu'ailleurs, mais veillez à ce que ces gens soient dédommages s'il leur faut assumer des obligations financières afin d'observer vos règlements. Lorsqu'un autre poste est assigné à un chef de gare, le chemin de fer ne prend-il pas à son compte ses frais de déplacement, tant pour sa famille que pour son mobilier? On n'a fait rien de tel dans ces cas où des gens doivent assumer des frais additionnels pour le transport de leur famille et de leur mobilier jusqu'aux endroits de leur travail. Le règlement qui entrera en vigueur en juin ne renferme aucune disposition qui puisse remédier à cette situation. Je soutiens que l'on devrait prendre des mesures en ce sens, et c'est l'unique raison pour laquelle j'ai soulevé cette question.

M. HUNGERFORD: En ce qui a trait au transport, ces employés seront traités exactement comme tout autre employé du chemin de fer.

L'hon. M. VENIOT: Et leur famille?

M. HUNGERFORD: Leur famille aussi, dans ces circonstances.

L'hon. M. VENIOT: Ils ne sont pas au courant de cela. Ce n'est pas ainsi qu'on interprète le règlement là-bas.

M. HUNGERFORD: Libre à eux de se renseigner.

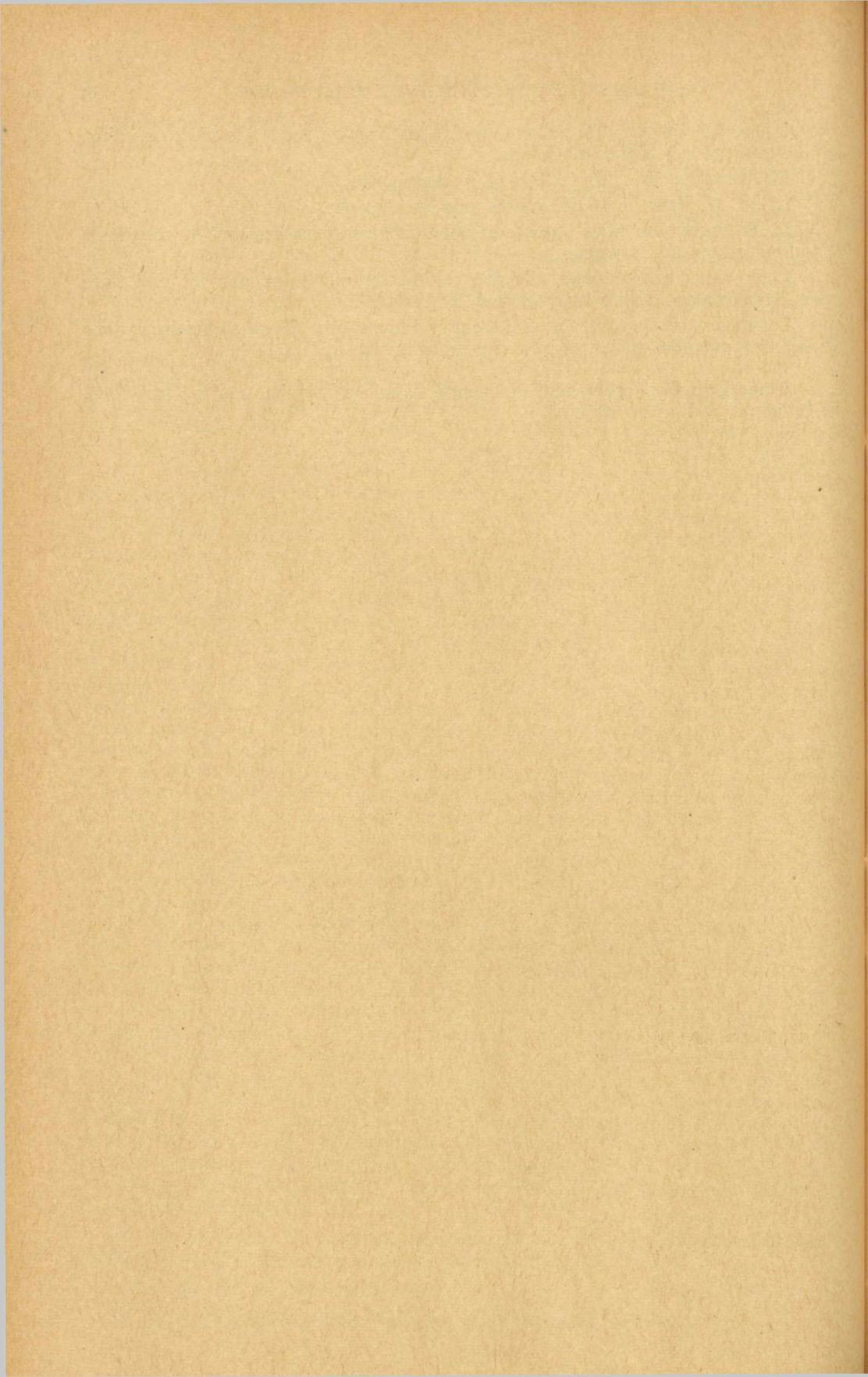
L'hon. M. VENIOT: Ils ignoraient cela, en tout cas.

M. HUNGERFORD: Mais j'ajouterai que toutes ces questions sont du ressort de l'administration de la région.

L'hon. M. VENIOT: Mais elle m'a fait savoir qu'elle ne pouvait rien faire sans l'assentiment du bureau principal, à Montréal.

Le PRÉSIDENT: Je constate qu'il est près d'une heure. Nous suspendrons donc la séance pour nous réunir de nouveau mardi avant-midi à 11 heures.

A une heure de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 5 mai 1936, à 11 heures de l'avant-midi.



SESSION 1936

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Possédés, exploités et régis par l'État

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 3

SÉANCE DU MARDI 5 MAI 1936

TÉMOINS:

L'hon. C. P. Fullerton, président du Conseil des régisseurs des Chemins de fer Nationaux; M. J. E. Labelle, C.R., et M. F. K. Morrow, régisseurs des Chemins de fer Nationaux; M. S. J. Hungerford, président, M. R. C. Vaughan, vice-président de la division des achats et des stocks, M. S. W. Fairweather, directeur du service des études économiques, et M. T. H. Cooper, vérificateur des comptes généraux des Chemins de fer Nationaux.

PROCÈS-VERBAUX

MARDI 5 mai 1936

Le Comité permanent des Chemins de fer et de la Marine marchande, possédés, exploités et régis par l'Etat, se réunit ce jour à onze heures du matin sous la présidence de sir Eugène Fiset.

Membres présents: MM. Bothwell, Elliott (*Kindersley*), Ferland, Gray, Hanson, Heaps, Howard, Howe, Kinley, McLarty, Maybank, Parent (*Québec-Ouest et Sud*), Stewart, Veniot, Vien, Walsh, Young.

Assistent à la séance: L'hon. C. P. Fullerton, président du Conseil des régisseurs des Chemins de fer Nationaux; M. F. K. Morrow, régisseur des Chemins de fer Nationaux; M. J. E. Labelle, C. R., régisseur des Chemins de fer Nationaux; M. S. J. Hungerford, président, M. R. C. Vaughan, vice-président de la division des achats et des stocks, M. S. W. Fairweather, directeur du service des études économiques, M. T. H. Cooper, vérificateur des comptes généraux des Chemins de fer Nationaux.

L'hon. M. Veniot demande de rectifier la déclaration suivante qu'il a faite le 30 avril et qui figure à la page 42, lignes 29 et 30 des témoignages:—

“Le Pacifique-Canadien fournit de meilleurs wagons-poste et offre plus de commodités que le National-Canadien.”

Cette phrase devrait se lire comme suit:—

“Le National-Canadien fournit de meilleurs wagons-poste et offre plus de commodités que le Pacifique-Canadien”.

Il est ordonné que la correction ci-dessus soit faite.

M. Heaps mentionne une question qu'il a posée à la Chambre au sujet des salaires payés aux employés du Château Laurier à Ottawa. Le ministre des Chemins de fer ayant fait une déclaration en réponse à M. Heaps, celui-ci consent à discuter la question privément avec le ministre.

Le comité reprend l'étude du rapport annuel du réseau des Chemins de fer Nationaux et les représentants de la compagnie sont interrogés sur les sujets suivants:—

Frais d'entretien des voies et des constructions,
Frais d'entretien du matériel,
Frais de circulation,
Frais de transport.

A une heure, le comité lève la séance jusqu'à huit heures du soir.

SÉANCE DU SOIR

Le comité reprend la séance à huit heures du soir.

On décide d'étudier de nouveau l'état de “Profits et Pertes” qui figure à la page 18 du rapport annuel et M. Cooper est prié d'expliquer en détail les postes que contient cet état.

Les postes suivants du rapport annuel sont aussi étudiés:—

Dépenses diverses d'exploitation,
Dépenses générales,
Emprunts du Dominion du Canada,
Dette fondée—principal et intérêts,
Recettes et dépenses (1923-1935),
Additions et améliorations, moins les retraits.

Le comité s'ajourne au mercredi 6 mai, à quatre heures de l'après-midi.

Le secrétaire du comité,
R. ARSENAULT.

TÉMOIGNAGES

SALLE N° 231, CHAMBRE DES COMMUNES,

5 mai 1936.

Le Comité permanent des Chemins de fer et de la Marine marchande se réunit à onze heures du matin sous la présidence de sir Eugène Fiset.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte.

L'hon. M. VENIOT: Avant d'aborder de nouveau l'étude du rapport de la compagnie de chemin de fer je désire attirer l'attention du comité sur une erreur qui s'est glissée dans mes remarques à la page 42 des témoignages imprimés. On me fait dire que "le Pacifique-Canadien fournit de meilleurs wagons-poste et offre plus de commodités que le National-Canadien". Ce que j'ai dit est précisément le contraire et j'aimerais à ce qu'on fasse cette correction; j'ai dit: "le National-Canadien fournit de meilleurs wagons-poste et offre plus de commodités que le Pacifique-Canadien".

M. HEAPS: Monsieur le président, il y a une question que je désire soulever pendant que le ministre est ici. Jeudi dernier, il a répondu à la Chambre à une question que je lui avais posée au sujet des salaires payés aux employés du Château Laurier. Il a alors déclaré qu'il ne pouvait pas donner de renseignements au comité parce que ce n'était pas dans l'intérêt du public de le faire. Je considère cependant qu'une question de ce genre ayant trait aux salaires et aux conditions de travail des employés dans tout endroit exploité par les Chemins de fer Nationaux devrait au moins être étudiée par la Chambre ou par ce comité. J'estime que nous avons autant le droit de connaître les conditions de travail des employés des hôtels que celles des employés de chemin de fer. Je suis parfaitement au courant de ce qui se passe dans les hôtels. J'ai obtenu des renseignements directement des employés et tout le monde en parle dans la ville d'Ottawa. Je considère que le ministre ne peut pas cacher les faits en disant que, dans l'intérêt public, il ne peut pas donner cette information. Quoi qu'il en soit, les conditions de travail au Château Laurier ne sont pas ce qu'elles devraient être et on sait que certains employés travaillant au Château Laurier ont dû avoir recours aux secours directs. Si c'est le cas, j'estime qu'il serait bon d'examiner les faits ou de les discuter soit à la Chambre soit devant ce comité. J'aimerais bien mieux n'en rien dire si le ministre me promettait qu'on remédiera sans délai à cet état de choses. Je considère, d'un autre côté, qu'on ne devrait pas refuser de donner ces renseignements à un membre de la Chambre comme on l'a fait jeudi dernier.

L'hon. M. HOWE: Monsieur le président, je puis dire que les fonctionnaires du ministère du Travail se sont rendus à l'hôtel, qu'ils ont examiné la situation et que j'en ai parlé moi-même au gérant de l'hôtel pour être certain qu'on ne cachait rien de ce qui devait être dévoilé. La raison pour laquelle j'ai fait la déclaration dont M. Heaps a parlé est que la politique du Gouvernement depuis quinze ans a toujours été de refuser de donner des détails au sujet de l'exploitation des Chemins de fer Nationaux. Le réseau des Chemins de fer Nationaux est une compagnie qui est exploitée séparément des services de l'Etat et le Gouvernement considère qu'on ne devrait pas lui nuire au point de vue concurrence en faisant une enquête sur des faits concernant son exploitation qu'il ne voudrait pas exposer s'il s'agissait, par exemple, du Pacifique-Canadien ou de toute autre compagnie privée. Il s'agit simplement de protéger les affaires de la compagnie. Maintenant, si mon ami M. Heaps, connaît des cas où les règlements de la Commission

des salaires raisonnables d'Ontario ont été violés ou quelque chose de la sorte, le devoir du comité est de les examiner. On me dit cependant que dans le cas en question il s'agissait d'un acte de charité; deux personnes—un couple—se présentèrent en effet à l'hôtel et déclarèrent qu'elles avaient été chassées de leur logis, qu'elles mouraient de faim, etc., etc., si bien que, par charité, on leur donna un emploi temporaire. Je crois que toutes ces plaintes viennent d'elles; c'est du moins ce qu'on me dit.

Si mon ami a de véritables plaintes et qu'il puisse citer des cas flagrants, je crois qu'on pourrait les examiner, mais je ne pense pas qu'on doive exposer dans les journaux la façon dont l'hôtel est exploité—les salaires d'hôtel diffèrent des autres sous certains rapports parce qu'il faut tenir compte des pourboires; par exemple, les chasseurs se font de gros revenus et leurs places sont très recherchées parce qu'il y a les pourboires; c'est le cas aussi pour les garçons de table et le fait d'exposer l'échelle des salaires de l'hôtel devant le public qui ne comprend pas comment les affaires se font risquerait d'induire les gens en erreur et de faire inutilement du tort à l'hôtel. D'un autre côté, le gérant m'a assuré que les salaires payés au Château Laurier étaient aussi élevés, sinon plus que ceux des autres hôtels canadiens.

M. HEAPS: Certaines explications que vient de donner le ministre sont peut-être très bonnes, mais je ne me trompe pas en disant que la majorité des employés d'hôtel ne tombent pas sous le coup de la loi des salaires raisonnables—les femmes peut-être mais pas les hommes, il me semble—et c'est aux hommes que je m'intéresse particulièrement. Je ne veux pas faire de publicité indue à ce sujet et je ne citerai aucun des faits que j'ai en ma possession car ce n'est pas mon but; tout ce que je vise est qu'on rectifie l'état de choses actuel. Je connais quelques-unes des conditions qui existent dans cet hôtel. Je vais proposer au ministre de discuter privément la question avec lui, quand il sera moins occupé que ces jours derniers, dans l'espoir de rectifier les conditions qui existent au Château Laurier et peut-être accomplirons-nous plus de la sorte que si nous discutons cette affaire autour de cette table. Si le ministre est satisfait, je suis prêt à discuter la question avec lui à la première occasion qui se présentera et qui nous conviendra à tous les deux.

L'hon. M. HOWE: Je serai heureux de pouvoir discuter cette question avec l'honorable député et d'examiner tous les cas qu'il voudra bien me soumettre.

M. WALSH: Je demande l'indulgence du comité pour un instant. Comme vous le savez, je suis un nouveau député et je ne connais pas le fonctionnement des comités mais j'essaye d'étudier avec tout le soin voulu le rapport annuel ainsi que les autres rapports et chiffres qui nous ont été soumis. Pour arriver à en faire une étude complète et pour compiler certains faits et chiffres il y a certaines questions que j'aimerais à poser, mais pour ce faire, il me faudra retourner à d'autres postes. Puis-je le faire?

Le PRÉSIDENT: Certainement. Au fur et à mesure que les postes seront appelés vous pourrez poser des questions du moment qu'elles s'appliqueront au poste à l'étude.

Passons maintenant au rapport. Par où allons-nous commencer, monsieur Fairweather?

M. FAIRWEATHER: Traverses, à la page 21. Dépenses d'entretien des voies et des constructions.

L'hon. M. VENIOT: A propos des traverses, j'aimerais à savoir comment les contrats sont distribués ou accordés.

L'hon. M. FULLERTON: M. Vaughan est ici; c'est lui qui s'en occupe et il pourra vous donner tous les renseignements désirés.

M. VAUGHAN: Si je comprends bien, on demande comment nous distribuons nos contrats de traverses; est-ce bien cela? Nous recevons chaque année environ

3,000 ou 4,000 demandes pour des contrats de traverses. Nous distribuons ces contrats entre ceux que nous considérons être en état de les remplir et de nous donner le genre de traverses que nous voulons avoir quand nous en avons besoin. Ces traverses viennent des scieries, des marchands de bois, de propriétaires de magasins—auxquels les colons livrent leurs traverses en échange de provisions—et aussi directement des colons. Ces contrats sont accordés de façon à ce que la compagnie de chemin de fer en tire le plus de profit possible.

L'hon. M. VENIOT: Sur quelle information basez-vous votre opinion?

M. VAUGHAN: Nous tenons une liste complète de ceux qui vendent des traverses. Nous savons s'ils sont en mesure de nous livrer des traverses, s'ils en font réellement un commerce ou s'ils essayent simplement d'obtenir un contrat auquel ils n'ont pas droit.

M. HEAPS: Le prix est-il fixé par la compagnie de chemin de fer ou acceptez-vous le plus bas prix qui vous est offert?

M. VAUGHAN: Le même prix est fixé par la compagnie pour tous les gens d'un certain district.

M. HEAPS: Les deux compagnies de chemin de fer fixent-elles le même prix?

M. VAUGHAN: Les compagnies s'entendent sur le prix qu'elles paieront pour des traverses dans un certain district. Je crois qu'elles payent à peu près le même prix.

L'hon. M. VENIOT: Y a-t-il actuellement, ou y a-t-il jamais eu depuis le commencement de la crise, dans vos contrats une clause stipulant que l'entrepreneur devra verser une certaine somme au cultivateur ou au colon?

M. VAUGHAN: Il y a dans tous les contrats une clause disant que les entrepreneurs ne doivent pas exiger plus de 5c d'un colon ou de n'importe qui.

L'hon. M. VENIOT: Le profit ne doit pas dépasser 5c. Si le contrat d'un entrepreneur est, disons, de 50c par traverse, il devra payer 45c au colon?

M. VAUGHAN: C'est ce qu'il doit payer au colon.

L'hon. M. VENIOT: Vous êtes-vous informé pour savoir si cette clause était observée?

M. VAUGHAN: Nous avons pris toutes les informations possibles à ce sujet. Naturellement, nous avons un grand nombre de contrats, nous en avons de cinq à six cents, et nous ne pouvons pas nous assurer s'ils sont tous observés à la lettre. Chaque fois qu'un contrat est accordé et qu'on s'aperçoit qu'un entrepreneur, un propriétaire de magasin ou qui que ce soit, ne traite pas bien celui qui lui fournit les traverses, nous faisons immédiatement une enquête et nous redressons tous les torts qui ont pu être causés. Nous ne pouvons naturellement pas nous occuper de ces cas tant qu'ils ne nous ont pas été signalés.

L'hon. M. VENIOT: Vous avez dit il y a un instant que les contrats étaient accordés à des gens que vous considériez en mesure de vous fournir la quantité de traverses spécifiées dans leurs contrats, à des marchands de bois en général?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. VENIOT: Savez-vous que des contrats ont été accordés à des merciers, à des propriétaires de salles de billard, etc., qui les cèdent à des gens qui achètent des colons et qui font plus de 5c de bénéfice?

M. VAUGHAN: Non; je n'en ai pas connaissance. S'il existe des cas de ce genre, j'aimerais les connaître.

L'hon. M. VENIOT: Je vais vous les donner.

M. VAUGHAN: Je sais que nous recevons de nombreuses demandes de gens qui ne font pas le commerce de traverses et nous avons refusé énergiquement

de leur accorder des contrats. Je serais surpris d'apprendre qu'il existe des cas de ce genre; s'il y en a, nous serons certainement heureux de les connaître.

L'hon. M. VENIOT: Je puis dire qu'en 1933 et en 1934, en 1933 surtout, un grand nombre de petits contrats de traverses ont été accordés à des quincailliers dans certains comtés,—je parle des Provinces maritimes—à des merciers, à des propriétaires de salles de billard, etc. Un contrat pour 3,000 traverses a été accordé à un propriétaire de salle de billard dans le comté de Northumberland, Nouveau-Brunswick; un autre pour 3,000 traverses a été accordé à un mercier de Chatham, Nouveau-Brunswick et tous les deux ont cédé leur contrat et réalisé leur 5c de bénéfice par traverse. Les gens auxquels ces contrats ont été cédés payent certainement aux colons bien moins que ce qu'ils devraient recevoir. Ne pourriez-vous pas donner des ordres à vos inspecteurs pour qu'ils fassent une enquête quand des contrats sont accordés à des merciers, des propriétaires de salles de billard, etc.?

M. VAUGHAN: Je répondrai à cela en disant que nous avons reçu bien des lettres surtout au sujet du chômage et qu'on nous a signalé des gens que l'on prétendait être en mesure de fournir de l'ouvrage ou d'embaucher un certain nombre d'hommes. Il peut y avoir eu des cas de ce genre, mais je ne pense pas qu'on puisse en trouver à l'heure actuelle parce que chaque fois que nous en découvrons un, nous refusons d'accorder un autre contrat à cette personne.

L'hon. M. VENIOT: Il en existe à l'heure actuelle.

M. VAUGHAN: S'il en existe à l'heure actuelle, je serais content de les connaître. Nous n'en avons pas connaissance.

L'hon. M. VENIOT: Avez-vous une liste des contrats?

M. VAUGHAN: Oui, je crois en avoir une.

L'hon. M. VENIOT: Quels contrats avez-vous accordé cette année dans le comté de Gloucester?

M. VAUGHAN: Ils ne sont pas répartis par comté. Nous avons accordé 88 contrats dans la province du Nouveau-Brunswick.

L'hon. M. VENIOT: Quatre-vingt huit?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. VENIOT: Etes-vous certain qu'ils ont été accordés de façon à aider les chômeurs? Vous en êtes-vous informé?

M. VAUGHAN: Nous avons fait, autant que possible, une enquête sur chaque cas. Notre service général des traverses et du bois et notre bureau de Moncton ont fait des enquêtes pour savoir si l'on pouvait compter sur les gens auxquels des contrats avaient été accordés, s'ils étaient en mesure de remplir ces contrats et si oui ou non ils faisaient réellement le commerce de traverses.

L'hon. M. VENIOT: Avez-vous eu des renseignements au sujet de la ville de Bathurst et du village de Tracadie?

M. VAUGHAN: Je n'ai pas tous les détails; je ne connais pas tous les entrepreneurs.

L'hon. M. VENIOT: Etes-vous au courant—si vous ne l'êtes pas je vais vous y mettre et je veux que vous vous en informiez—des conditions qui existent. Avez-vous là-bas des entrepreneurs du nom de Frank Sisk et de John Coughlan qui ne possèdent ni l'un ni l'autre la moindre parcelle de terre de la couronne et qui exploitent les colons?

M. VAUGHAN: Quel est l'autre nom après Sisk?

L'hon. M. VENIOT: John Coughlan. Et malgré qu'on vous les ait signalés ils ont continué à recevoir des contrats depuis deux ou trois ans et en ont encore reçu un cette année.

M. VAUGHAN: Je ne trouve pas de Coughlan sur nos listes. Apparemment, il n'a pas obtenu de contrat cette année. Frank Sisk a un contrat.

L'hon. M. VENIOT: Coughlan a peut-être pris un contrat sous un autre nom.

M. VAUGHAN: Il n'a pas de contrat avec nous. Quant à Frank Sisk, je prendrai des informations à son sujet.

L'hon. M. VENIOT: Frank Sisk ne possède pas la moindre parcelle de terre de la couronne.

M. VAUGHAN: Bien des gens qui ont des contrats ne possèdent pas de terres de la couronne.

L'hon. M. VENIOT: Je le sais, mais quand on mentionne à la compagnie de chemin de fer les noms de personnes qui possèdent des terres de la couronne en faisant remarquer que l'octroi d'un contrat, non pas pour des fins politiques mais simplement pour venir en aide aux chômeurs, rendrait un grand service et qu'on se fait répondre: "On ne peut pas accorder de contrat à cet homme parce que c'est un coiffeur", je me demande pourquoi on fait une distinction dans ce cas et qu'on n'en fait pas dans celui d'un mercier.

M. VAUGHAN: J'en ai donné la raison. Nous essayons de faire un triage dans les demandes de gens qui prétendent avoir droit à un contrat parce qu'ils sont sans travail. Je doute fort qu'on puisse trouver à l'heure actuelle quelqu'un qui ait un contrat auquel il n'a pas droit et que nous savons ne pas y avoir droit.

L'hon. M. VENIOT: Dans le cas dont je parle, le monsieur en question ne s'est pas adressé à la compagnie de chemin de fer. C'est moi qui ai écrit pour lui et j'ai donné ma parole d'honneur qu'il possédait dix milles de terres de la couronne et une scie mécanique portative. Il est vrai qu'il avait autrefois été coiffeur mais maintenant c'est un entrepreneur en bâtiments et un marchand de bois; dans ma lettre je mentionnais qu'à l'endroit où se trouvait cette section des terres de la couronne et où il allait installer sa scierie mécanique portative il pouvait donner de l'ouvrage à environ 25 à 30 chômeurs qui en avaient grandement besoin et qui vivaient de secours directs. On me répondit que votre division avait été informée que cet homme exerçait le métier de coiffeur et que c'était une des raisons pour lesquelles vous ne vouliez pas lui accorder de contrat. Cela ne vous a pas empêché de donner des contrats à Frank Sisk et à d'autres qui ne possèdent pas une parcelle de terres de la couronne. Vous trouverez ma lettre dans vos dossiers si vous vous donnez la peine de les examiner.

M. VAUGHAN: J'ai vu votre lettre, monsieur Veniot. En premier lieu, les renseignements que nous avons obtenus de Moncton étaient à l'effet que cet homme...

L'hon. M. VENIOT: Les renseignements que vous aviez étaient meilleurs que ceux que vous pouviez obtenir de Moncton. Vous les teniez de moi; j'étais sur les lieux et je savais tout ce qui se passait.

M. VAUGHAN: Nous ne pouvons pas accorder des contrats à n'importe qui.

L'hon. M. VENIOT: Je le comprends parfaitement.

M. VAUGHAN: Comme je l'ai dit, nous avons reçu 4,000 demandes pour des contrats de traverses et, sans discuter les mérites de ce cas, quand vous avez écrit au sujet de cet homme, tous les contrats de traverses, si je me souviens bien, avaient été accordés.

L'hon. M. VENIOT: Pas du tout.

M. VAUGHAN: Votre lettre nous est parvenue en novembre; nos contrats sont généralement accordés plus tôt.

L'hon. M. VENIOT: Oui; cependant après vous avoir écrit, des contrats ont été accordés en Tracadie à la compagnie W. S. Logie. Cette compagnie ne possède pas de terres de la couronne.

M. VAUGHAN: La compagnie Logie fournit des traverses à la compagnie de chemin de fer depuis 30 ou 40 ans; c'est une compagnie à laquelle on peut se fier.

L'hon. M. VENIOT: Dans ce cas, elle n'a pas le droit d'être mieux traitée que les autres.

M. VAUGHAN: Je prétends que quelqu'un qui est un client de la compagnie de chemin de fer et qui est dans le commerce des traverses a droit à une certaine préférence de la part de la compagnie.

L'hon. M. VENIOT: Je prétends que cela ne devrait pas exister.

M. VAUGHAN: Nous devons protéger nos intérêts. Bon nombre d'entrepreneurs de traverses ont des scieries là-bas.

L'hon. M. VENIOT: Où ont-ils des scieries?

M. VAUGHAN: Je ne parle pas de cette compagnie, mais je dis que bon nombre de ces entrepreneurs font le commerce du bois et que le fait de leur accorder des contrats de traverses nous rapporte de bons revenus avec le transport des retailles de traverses.

L'hon. M. VENIOT: La compagnie W. S. Logie a obtenu un contrat et l'a cédé à un homme qui n'avait pas de scierie mais qui avait fait une demande pour un contrat et n'avait pas pu l'obtenir.

M. VAUGHAN: Vous admettez, il me semble, que la compagnie Logie fait le commerce de traverses et qu'elle le fait depuis 50 ans.

L'hon. M. VENIOT: C'est vrai; ce sont de mes amis. Je ne les critique pas; je critique simplement la façon dont les contrats sont accordés.

M. VAUGHAN: Nous ne pouvons pas faire plus, il me semble, que de faire une enquête dans chaque cas, comme nous le faisons actuellement. Je ne connais rien au sujet de Sisk dont vous nous avez parlé. Je ne connais pas Sisk. Je sais que chacun de ces cas fait l'objet d'une enquête très sévère de la part de notre division des traverses et du bois avant que les contrats soient accordés. On constatera, je crois, que Sisk est un entrepreneur de traverses et que nous avons raison de lui accorder un contrat. Il fournit probablement des traverses depuis bien des années et fait bénéficier le chemin de fer du transport des retailles.

L'hon. M. VENIOT: Trois gros contrats au moins ont été accordés dans la paroisse de Tracadie tandis que dans d'autres paroisses où le chômage sévissait et où les gens mouraient de faim, des personnes qui avaient des scies mécaniques portatives et qui possédaient des terres ne pouvaient pas obtenir de contrats.

M. VAUGHAN: Nous aimerions savoir leurs noms.

L'hon. M. VENIOT: Je vous les ai donnés dans la lettre que je vous ai écrite.

M. VAUGHAN: D'après ce que je vois, les renseignements que nous avons au sujet de cette personne est qu'elle n'a jamais fait le commerce de traverses et qu'elle n'en a jamais eu en main.

L'hon. M. VENIOT: Cela n'a pas d'importance. Cet homme possède des terres de la couronne et vous en avez été informé.

M. VAUGHAN: Les compagnies de chemin de fer vont-elles accorder des contrats de traverses à tous ceux qui en font la demande?

L'hon. M. VENIOT: Il est préférable de donner des contrats à des gens qui possèdent des terres de la couronne qu'à des individus qui exploitent les colons.

M. VAUGHAN: Il y a bien des gens qui possèdent des terres de la couronne et qui ne font pas de traverses, tandis qu'il y en a bien d'autres qui ne possèdent pas de terres de la couronne et qui font un gros commerce de traverses.

L'hon. M. VENIOT: Je ne sais pas si les ordres viennent de Moncton ou d'ailleurs mais je sais, d'après les renseignements qui m'ont été fournis, que la scierie a dû être fermée parce que cet homme n'avait pas pu obtenir de contrat. Il avait un contrat pour des dosses de bois franc, mais il n'a pas pu le remplir parce que

le contrat pour les traverses avait été accordé à un autre. Il avait un contrat pour des dosses de bois franc et s'il avait obtenu le contrat pour les dormants il aurait pu se servir des dosses pour remplir l'autre contrat. Le résultat cependant a été qu'il a dû fermer sa scierie et que 35 à 40 ouvriers se sont trouvés sans ouvrage.

M. VAUGHAN: Ils se sont placés ailleurs. Nous recevons des milliers de lettres de ce genre venant de toutes les parties du pays.

L'hon. M. VENIOT: Il n'y avait pas d'ouvrage ailleurs. Remarquez bien que je ne me place pas au point de vue politique et que je n'ai jamais demandé un contrat de traverses pour un motif politique.

M. VAUGHAN: Je vais vous lire la lettre que nous avons reçue de Moncton. Je suppose que vous voulez parler de M. Pineau.

L'hon. M. VENIOT: Oui.

M. VAUGHAN: Voici le rapport que nous avons eu de nos représentants de Moncton:—

Nous avons envoyé notre inspecteur à cet endroit et il a appris que M. Pineau qui exerçait autrefois le métier de coiffeur est maintenant entrepreneur en bâtiments, entrepreneur-peintre, etc. Il n'a pas de concessions forestières et pas de scierie, à notre connaissance.

L'hon. M. VENIOT: C'est faux.

M. VAUGHAN: "Dans les circonstances, je considère qu'on ne devrait pas accorder de gros contrats à cette personne".

Voilà pourquoi on ne lui a pas accordé de contrat.

L'hon. M. VENIOT: Il est faux de dire qu'il n'a pas de concessions forestières.

M. VIEN: Qui l'a dit?

M. VAUGHAN: Notre agent du combustible et des traverses à Moncton.

M. VIEN: Quel est son nom?

M. VAUGHAN: Wilmot.

L'hon. M. VENIOT: Vous pouvez dire à M. Wilmot que je l'ai traité de menteur. C'est moi qui me suis occupé des concessions forestières pour Pineau.

M. WAISH: Quand en a-t-il fait l'acquisition?

L'hon. M. VENIOT: En 1932.

M. VIEN: Etait-ce la première fois qu'il faisait une demande pour un contrat de traverses?

L'hon. M. VENIOT: Oui, parce qu'il faisait du bois pour une autre personne, du bois mou. Il avait obtenu cet autre contrat pour des dosses de bois franc et il voulait avoir un contrat pour des traverses.

M. VAUGHAN: Nous avons une pile énorme de lettres de membres du Parlement et autres, surtout de membres du Parlement, nous demandant d'accorder des contrats de traverses à des chômeurs et nous sommes susceptibles de commettre une erreur une fois par hasard. Nous ne pouvons pas toujours choisir la bonne personne.

L'hon. M. VENIOT: Quand vous m'avez écrit que M. Pineau exerçait le métier de coiffeur, je vous ai répondu pour vous expliquer toute l'affaire. C'est moi qui vous ai écrit à ce sujet et je considère que vous auriez dû prendre d'autres informations.

M. VAUGHAN: En réalité, ce n'est que dernièrement que j'ai vu cette correspondance, vu qu'une enquête avait été faite par notre bureau de Moncton, je considère que notre agent des traverses et du bois avait parfaitement raison de refuser un contrat à cette personne.

L'hon. M. VENIOT: Non, il n'avait pas raison.

M. VAUGHAN: Nous ne pouvons pas accorder de contrat à tous ceux qui en demandent.

L'hon. M. VENIOT: Combien de contrats avez-vous accordé dans le haut du comté de Gloucester?

M. VAUGHAN: Je ne puis pas vous en donner le chiffre par comté, monsieur Veniot. Je ne les ai pas séparément.

L'hon. M. VENIOT: Vous n'en avez accordé qu'un si je ne me trompe pas.

M. VAUGHAN: Nous avons 88 contrats dans la province du Nouveau-Brunswick et, d'après moi, c'est 80 de trop.

M. KINLEY: Pourquoi?

M. VAUGHAN: Parce que chaque contrat supplémentaire fait encourir à la compagnie de chemin de fer de nouvelles dépenses pour la comptabilité, l'inspection, etc. Il en coûte moins à la compagnie d'avoir quelques contrats seulement que d'en avoir un grand nombre. D'un autre côté, afin d'aider les chômeurs nous divisons ces contrats de traverses entre plusieurs personnes et cependant nous n'arrivons pas, semble-t-il, à satisfaire tout le monde.

L'hon. M. VENIOT: Vous souvenez-vous du contrat de W. J. Scott dans le comté de Restigouche?

M. VAUGHAN: Oui.

L'hon. M. VENIOT: Savez-vous combien de traverses il s'était engagé à fournir?

M. VAUGHAN: M. Scott s'était engagé à nous fournir 15,000 traverses de bois mou et 8,000 de bois franc.

L'hon. M. VENIOT: Savez-vous s'il possède ou non des terres de la Couronne?

M. VAUGHAN: Je sais que M. Scott est depuis nombre d'années dans le commerce des traverses. C'est le seul entrepreneur du Pacifique-Canadien dans la province du Nouveau-Brunswick. Il vend à cette compagnie des centaines de mille de traverses par année et ce doit être en conséquence un assez bon entrepreneur de traverses.

L'hon. M. VENIOT: Il prend ces traverses le long de la rivière Saint-Jean et quand il vient dans le comté de Restigouche pour obtenir un contrat vous empêchez tous les vrais entrepreneurs du comté d'avoir une part de ce contrat. Il est en mesure d'obtenir dans le comté de Restigouche un contrat de 75,000 traverses pour le Pacifique-Canadien. Je considère que ce n'est pas juste vu que M. Scott ne possède pas de terre de la couronne dans le nord du Nouveau-Brunswick.

M. VAUGHAN: Vous vous apercevrez, je crois, que M. Scott avance de fortes sommes d'argent aux gens qui font les traverses.

L'hon. M. VENIOT: Pour le Pacifique-Canadien en se servant de la rivière Saint-Jean.

M. VAUGHAN: Nous sommes dans le même cas. C'est la seule personne dans la province du Nouveau-Brunswick à laquelle le Pacifique-Canadien accorde des contrats. Nous en avons 88 parce que nous voulons être justes et en faire profiter plusieurs personnes.

M. KINLEY: Quand vous accordez vos contrats à un homme, comment s'y prend-il pour vous livrer les traverses? Les livre-t-il au centre régional ou ailleurs?

M. VAUGHAN: Tous nos contrats stipulent que les traverses doivent être livrées sur wagon au chemin de fer.

M. KINLEY: Quand vous donnez un contrat à un entrepreneur local, il livre les traverses?

M. VAUGHAN: Nous les prenons de l'entrepreneur local à l'endroit de production le plus rapproché de la ligne de chemin de fer.

M. KINLEY: Considérez-vous que c'est juste?

M. VAUGHAN: Certainement. Nous prenons ces traverses de l'entrepreneur local à l'endroit où il les a faites, à l'endroit le plus rapproché de la ligne de chemin de fer, pour qu'il ait le moins de transport possible.

M. KINLEY: Vous dites qu'il est préférable de n'avoir qu'un seul entrepreneur?

M. VAUGHAN: La compagnie économiserait de l'argent en n'ayant qu'un seul entrepreneur. Il livrerait les traverses au même endroit que le colon. Il est probable, comme la chose arrive dans bien des cas, que le colon préférerait vendre ses traverses à l'entrepreneur et nous les prendrions de la même façon à l'endroit où le colon les fait.

M. KINLEY: L'entrepreneur touche un prix fixe?

M. VAUGHAN: Ce n'est pas une question de prix fixes parce qu'un grand nombre de colons, comme vous pourrez le constater, je crois, préfèrent vendre leurs traverses par l'intermédiaire de l'entrepreneur parce qu'il leur avance de l'argent.

M. KINLEY: Non; de cette façon il a la main haute sur le commerce.

M. VAUGHAN: Le fait que nous avons tout près de 600 contrats de traverses prouve que personne n'a un monopole de ce commerce.

M. KINLEY: L'entrepreneur est le maître.

M. WALSH: Il prend ce qu'on lui offre.

M. KINLEY: Il doit s'y prendre de cette façon pour faire du commerce.

M. WALSH: Non.

M. KINLEY: Oui.

M. WALSH: Ce n'est pas le cas. J'ai vécu dans ce district. Je sais que les marchands font vivre ces gens d'une année à l'autre. Les colons apportent des traverses et on les porte à leur crédit par un virement de compte. Voilà comment on s'y prend. Les marchands et autres livrent ces traverses au chemin de fer. J'ai vécu sur la côte de Gaspé. Je suis au courant du commerce des traverses et je sais que la plupart des déclarations qui ont été faites ce matin sont erronées. J'approuve M. Vaughan quand il dit que la compagnie de chemin de fer a dû dépenser beaucoup d'argent pour arriver à distribuer ces contrats entre plusieurs personnes. Je l'approuve aussi quand il dit que les contrats ne sont accordés qu'après enquête. Ses filières prouvent de façon bien évidente qu'une enquête sévère a lieu dans chaque cas. Si j'étais en affaires et si j'achetais des traverses, je suivrais naturellement le conseil de mon agent plutôt que celui d'une personne étrangère qui cherche probablement à obtenir un contrat.

L'hon. M. VENIOT: Je ne blâme pas M. Vaughan; je blâme le système.

M. KINLEY: Je sais que dans mon comté le commerce des traverses est entre les mains d'un marchand. Je parle d'une partie du comté seulement. Si un cultivateur a un compte chez lui, il peut lui vendre des traverses mais il ne le peut pas s'il fait affaires avec un autre. Ce que je veux faire ressortir est que la compagnie de chemin de fer ferait peut-être mieux de traiter directement avec le producteur plutôt qu'avec un entrepreneur qui prend une part des profits.

M. HEAPS: Comment le marchand peut-il avoir la main haute sur ce commerce?

M. KINLEY: Il s'arroe ce droit.

M. VAUGHAN: Dans bien des endroits, le petit colon n'a pas d'argent pour acheter de la farine, du sucre, du foin ou de l'avoine qu'il lui faut emporter dans le bois pour faire des traverses. Il s'adresse en conséquence au marchand qui lui avance les provisions ou l'argent dont il a besoin et il lui donne en retour les traverses qu'il fait. Le marchand reçoit les traverses et nous les prenons du marchand. Nous ne pouvons pas avancer d'argent à ces colons.

M. HEAPS: Pensez-vous que la compagnie ne pourrait pas s'y prendre d'une meilleure façon pour se procurer des traverses?

M. VAUGHAN: La meilleure façon, d'après moi, est d'accorder de gros contrats de traverses à quelques personnes. Si la compagnie le faisait, elle épargnerait beaucoup d'argent, mais nous ne l'avons pas fait parce que nous voulions être aussi justes que possible envers le colon, le pauvre colon, et c'est ce qui nous a fait adopter cette méthode d'accorder un grand nombre de contrats de traverses.

M. HEAPS: Et cette méthode vous cause beaucoup d'ennuis.

M. VAUGHAN: Oui, elle nous cause beaucoup d'ennuis. Un grand nombre de contrats de traverses doivent être soumis à notre service du contentieux avant que les gens ne soient payés afin de s'assurer que les droits de coupe ont été acquittés et que la main-d'œuvre a été payée. Ces petits entrepreneurs nous causent beaucoup d'ennuis.

M. BOTHWELL: Quelle est la plus petite quantité de traverses que l'on peut livrer en vertu d'un contrat?

M. VAUGHAN: Deux ou trois cents, quatre ou cinq cents, j'imagine.

M. BOTHWELL: La compagnie de chemin de fer est dans une bien mauvaise impasse s'il lui faut éparpiller des contrats pour deux ou trois cents traverses dans tout le pays.

M. VAUGHAN: Oui.

M. HEAPS: C'est parce que la compagnie cherche à donner de l'ouvrage.

M. HANSON: Je connais un peu les affaires de la compagnie qui vend depuis trente ans des traverses, du bois, des poteaux, etc. Cette année, nous avons obtenu du National-Canadien un contrat pour 75,000 traverses. Nous avons compris que nous devions diviser ce contrat entre les colons établis dans le territoire qui nous avait été concédé. Nous avons accordé 150 sous-contrats de 500 traverses chacun. Sur les 150 sous-entrepreneurs, 86 vivaient depuis deux ans de secours directs. Depuis qu'ils ont ces sous-contrats, tous ont été rayés des listes de secours et ils sont très heureux. Nous leur retenons 3c. par traverse pour défrayer nos dépenses d'administration et d'avances d'argent que nous leur faisons. Nous nous apercevons que ce n'est pas suffisant. Nous ne pouvons pas y arriver à ce prix-là. Quand un colon a sorti ses traverses, il les fait examiner et si elles sont approuvées, il reçoit une avance de 80 p.c. Bien souvent, quand il n'est pas facile de les faire examiner, nous nous risquons tout de même à avancer de l'argent. Quand nous accordons ces sous-contrats, nous garantissons pratiquement que les frais de main-d'œuvre seront payés et que ces gens pourront se procurer du marchand le plus rapproché ou d'ailleurs ce dont ils ont besoin pendant qu'ils font ces traverses. C'est ce qu'on fait dans notre district et je crois que c'est très satisfaisant. Il y a des marchands qui ont obtenu des contrats de traverses et qui ont exigé que les colons achètent toutes leurs provisions à leur magasin au prix fixé par eux sans leur donner un sou d'argent comptant. S'il revenait quelque chose au colon après que celui-ci avait rempli son contrat, il devait le prendre au magasin en marchandises ou en provisions quelconques.

M. VAUGHAN: Des cas de ce genre peuvent se produire, mais quand on nous les signale et que nous nous apercevons que ces plaintes sont fondées, nous n'accordons pas d'autre contrat à cet entrepreneur.

L'hon. M. VENIOT: Je le sais parfaitement, mais ce que je vous reproche c'est que lorsque vous avez des renseignements au sujet d'un certain entrepreneur et que moi-même ou toute autre personne digne de foi—si l'on peut dire que je suis digne de foi—vous donne des renseignements absolument contraires, vous ne prenez pas d'informations supplémentaires. Quand je spécifie que telle ou telle personne possède 10 milles carrés de terres de la couronne, vous prétendez malgré tout que vous avez un rapport disant que la personne en question

a exercé le métier de coiffeur, d'entrepreneur en bâtiments et qu'elle ne fait pas le commerce de bois. J'affirme que c'est faux et je prétends que la compagnie devrait prendre d'autres renseignements.

M. VAUGHAN: Nous allons certainement en prendre d'autres.

L'hon. M. VENIOT: Vous dites que vous allez en prendre d'autres; c'est ce que vous auriez dû faire l'automne dernier.

M. VAUGHAN: Mais notre agent de Moncton nous a informé que cet homme n'avait jamais été dans le commerce des traverses.

L'hon. M. VENIOT: Non, mais il faisait le commerce de bois.

M. VAUGHAN: Peut-être, mais il ne nous avait jamais adressé de demande auparavant.

L'hon. M. VENIOT: J'ai spécifié qu'il faisait le commerce de bois et qu'il possédait deux scieries mécaniques portatives.

M. VAUGHAN: C'est vrai, monsieur Veniot, mais quand je vous dis que nous avons une pile de lettres de cette hauteur (le témoin montre la hauteur) venant de membres du Parlement à propos de gens auxquels ils veulent faire accorder des contrats de traverses, vous pouvez vous faire une idée des difficultés auxquelles nous avons à faire face.

L'hon. M. VENIOT: Ce n'était pas pour le simple plaisir de faire obtenir un contrat à cet homme que j'en demandais un pour lui. Je voulais qu'un contrat fut accordé à cet endroit pour aider les chômeurs. Dans un rayon de 20 milles de Nigado, il ne se fait pas un brin de bois à part ce que ce Pineau aurait pu faire.

M. HEAPS: Dois-je comprendre que M. Veniot a écrit à la compagnie des Chemins de fer Nationaux une lettre dans laquelle il demandait qu'un contrat fut accordé à certains résidents de ce district?

Le PRÉSIDENT: C'est ce qui se fait généralement.

M. HEAPS: Je veux savoir si c'est ce qu'il a dit. Je n'ai pas très bien entendu.

Le PRÉSIDENT: C'est ce qu'il a dit.

M. HEAPS: Et il se plaint que ces gens n'aient pas obtenu de contrats.

Le PRÉSIDENT: M. Vaughan dit qu'il va faire une nouvelle enquête et qu'il verra à ce que de telles erreurs ne se produisent plus à l'avenir.

M. HEAPS: Un membre du Parlement ne devrait pas, d'après moi, écrire à la compagnie des Chemins de fer Nationaux pour lui demander d'accorder des contrats à certaines personnes dans certains districts.

M. VIEN: Pourquoi pas?

M. HEAPS: Je considère qu'on ne devrait pas le tolérer. Il me semble que ce n'est pas une bonne politique. Si l'on agit de la sorte, cela deviendra finalement une question de politique pure et simple. Je ne veux pas dire par là qu'un membre du Parlement n'a pas le droit comme n'importe qui de faire une démarche auprès de la direction des Chemins de fer Nationaux; il est bien possible après tout que la direction du réseau soit d'avis que la meilleure façon d'obtenir des traverses est de s'adresser directement aux colons.

M. KINLEY: Je crois qu'en réalité la compagnie paye ses traverses moins cher de cette façon.

M. HEAPS: C'est bien possible.

M. VIEN: Je me demande sur quel principe on se base pour empêcher un membre du Parlement de recommander aux employés supérieurs des Chemins de fer Nationaux d'accorder un contrat à une personne résidant dans son comté et qui est en mesure de livrer de bonnes traverses à la compagnie. Pourquoi un citoyen de ce pays n'aurait-il pas les mêmes droits que les autres simple-

ment parce qu'il a été choisi pour siéger au Parlement du Canada? Bien plus, je considère qu'il ne fait que son devoir en sa qualité de représentant du peuple; C'est ce qui s'est toujours fait même aux temps reculés des Romains et des Phéniciens. Je ne vois pas sur quel principe on se base pour empêcher quelqu'un de s'adresser aux serviteurs de la couronne, qu'il s'agisse de régisseurs des Chemins de fer Nationaux, d'employés supérieurs de cette compagnie ou du Pacifique-Canadien, ou d'employés supérieurs de toute autre compagnie. Je ne vois pas sur quel principe on peut se baser pour m'empêcher de faire une telle recommandation. Je n'ai pas voulu me mêler jusqu'ici à la discussion mais je veux poser à M. Vaughan la question suivante: voici une déclaration qui est faite par un membre du Parlement, par un membre du Conseil privé, par un député qui a été pendant bien des années ministre de la couronne et qui représente une certaine circonscription électorale du Canada; il dit dans cette déclaration que l'individu en question possède des concessions forestières de la couronne et il demande, pour des raisons de commisération, pour soulager la misère dans ce district, qu'un contrat soit accordé à cet homme. Vous avez dans votre dossier une lettre d'un agent de Moncton disant que cet homme exerçait le métier de coiffeur et qu'il n'est pas en mesure de remplir convenablement un contrat pour la livraison de traverses aux Chemins de fer Nationaux; la division des achats de la compagnie considère cette information comme concluante et définitive. J'essaye de savoir comment cela peut se faire, comment, en votre qualité de vice-président chargé de la direction de cette division, vous pouvez fermer votre dossier après avoir reçu le rapport de l'agent local et ne pas faire grand cas de la recommandation du député local qui dit que le rapport de votre agent est erroné.

M. VAUGHAN: Une des raisons en est que nous avons tellement de demandes pour des contrats de traverses que nous ne savions qu'en faire. La lettre de M. Veniot nous est parvenue très tard.

L'hon. M. VENIOT: Un instant; n'employez pas le mot recommandation quand vous parlez de moi. Je n'ai pas fait de recommandation. J'ai tout simplement exposé la situation. J'ai eu bien soin de ne pas faire de véritable recommandation de façon qu'on ne puisse pas croire que ma démarche avait un motif politique.

M. HEAPS: Vous vous en souciez peu, n'est-ce pas?

M. WALSH: Les gens qui se sont occupé de cette affaire ont probablement pensé qu'il s'agissait d'une recommandation.

M. VIEN: Quoi qu'il en soit, l'emploi du mot recommandation ne m'offusquerait pas. Toute personne bien pensante comprendrait que, dans les circonstances, c'était le seul geste sensé et humanitaire à faire.

M. VAUGHAN: J'allais dire que nous faisons affaires avec 8,000 ou 10,000 maisons et que nous n'avons encore jamais demandé à personne quelle était sa couleur politique. La couleur politique des gens ne nous intéresse pas. Nous savons toutefois que les membres du Parlement ont des commettants qui sont toujours après eux. Quand nous recevons une lettre de député, nous la traitons comme toutes les autres; nous ne nous laissons pas influencer par le fait que le signataire de cette lettre représente une circonscription électorale, mais si l'on nous dit que cela va aider les chômeurs et si la demande vient d'un véritable producteur ou marchand, nous la traitons comme nous pensons qu'elle mérite de l'être.

M. VIEN: Ce que je veux faire comprendre est que dans le cas d'un homme de la réputation de M. Veniot, je ne me croirais pas autorisé à ignorer la recommandation qu'il fait dans sa lettre simplement parce qu'un agent de la compagnie a dit que ce monsieur exerçait le métier de coiffeur alors que M. Veniot prétend qu'il détient des concessions forestières.

M. VAUGHAN: Nous regrettons que M. Veniot pense que nous lui avons manqué d'égards. Nous n'avions nullement l'intention de le faire. Voici la réponse qui lui a été envoyée par notre agent général du bois. Elle est datée du 3 décembre 1935 et se lit comme suit:

J'accuse réception de votre lettre du 28 courant au sujet de la demande de M. Joseph Pineau, de Bathurst, pour fournir à cette compagnie de chemin de fer 7,000 traverses de bois franc ou plus en 1936.

Vous savez, sans doute, que le nombre de traverses que nous pouvons acheter pour nous être livrées l'année prochaine, est restreint et nous regrettons qu'avec le nombre considérable de demandes que nous recevons, il nous soit impossible de donner des commandes à tous les fournisseurs.

Il y a le long des lignes des Chemins de fer Nationaux un grand nombre de scieries qui nous rapportent de gros revenus avec le transport des marchandises et presque tous les propriétaires de ces scieries sont mécontents de ce que nous ne leur donnons pas de plus fortes commandes. Nous avons essayé, vu les conditions qui existent actuellement, de diviser ces commandes de traverses le plus équitablement possible, nous regrettons de ne pouvoir rien faire pour M. Pineau. Grâce au traitement que depuis dix ans on fait subir aux traverses, nous en achetons beaucoup moins chaque année et nos achats pour quelques années à venir diminueront encore pour cette raison.

Je considère que cette réponse à M. Veniot était très courtoise.

L'hon. M. VENIOT: Ce n'est pas de cette réponse dont je me plains. Je me plains de la lettre dans laquelle vous me disiez que c'était un coiffeur.

M. VAUGHAN: C'était une lettre antérieure basée sur le rapport de l'agent du combustible et des traverses à Moncton.

L'hon. M. VENIOT: C'est celle-là que vous auriez dû lire.

M. VIEN: Quelle date cette lettre porte-t-elle?

M. VAUGHAN: La lettre est datée du 3 décembre 1935. Voici la lettre que nous avons reçue de M. Veniot:—

J'accuse réception de votre lettre du 27 courant au sujet d'un contrat de traverses pour M. Joseph Pineau. Vous dites que M. Pineau a exercé le métier de coiffeur et de peintre et qu'en conséquence vous ne vous croyez pas autorisé à lui accorder un contrat. J'ignore qui a ainsi médit de M. Pineau mais je dois vous dire que celui qui l'a fait, quel qu'il soit, ne vous a pas dit toute la vérité. Il est vrai que M. Pineau a exercé, il y a des années, le métier de coiffeur mais il y a bien longtemps qu'il a laissé ce métier. C'est non seulement un entrepreneur-peintre et un entrepreneur en bâtiments mais il y a deux ans, il s'est lancé dans le commerce du bois et il a obtenu le droit de coupe sur une superficie de dix milles carrés, presque tout en bois franc. Il a construit un chantier sur ce terrain et il est en train d'y installer une scierie mécanique portative. Cet homme est parfaitement outillé pour remplir tout contrat qu'il pourra obtenir et je vous demande instamment de lui accorder un contrat d'au moins 7,000 traverses. S'il obtient ce contrat, il pourra donner bien de l'ouvrage aux chômeurs de la localité. S'il n'obtient pas de contrat, il lui faudra réduire considérablement le nombre des ouvriers qu'il aurait pu employer. De nouveau, je vous prie instamment de lui accorder un contrat.

M. HEAPS: C'est une recommandation, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Après la réception de votre lettre, l'agent général des traverses et du bois vous en a écrit une autre. Il ne met pas en doute ce que vous aviez

dit; il donne simplement les raisons pour lesquelles nous ne pouvions pas accorder de contrat.

M. VIEN: Il préférerait apparemment se fier à la déclaration de votre agent de traverses à Moncton plutôt qu'à celle de M. Veniot.

M. VAUGHAN: Je ne suis pas prêt à le dire, colonel Vien, parce qu'il donne les raisons dans sa lettre. De toutes façons, nous n'aurions probablement pas pu accorder de contrat à cet homme à cette époque de l'année. Nous avons probablement décidé de ne pas donner d'autres contrats.

L'hon. M. VENIOT: J'aurais été parfaitement satisfait si vous aviez dit que vous ne donniez pas d'autres contrats, mais vous avez donné comme raison que cet homme n'avait pas de concessions forestières, que c'était un coiffeur, etc. C'est ce qui me vexé.

M. VAUGHAN: C'est la première raison qui a été donnée après la réception du rapport. Nous avons accepté votre parole quand vous avez fait votre deuxième rapport.

L'hon. M. VENIOT: Non, vous ne l'avez pas acceptée.

M. VAUGHAN: Une autre raison que nous avons donnée était que nous avons accordé les contrats pour toutes les traverses dont nous avons besoin.

L'hon. M. VENIOT: Très bien, n'en parlons plus.

M. HEAPS: Les contrats de traverses sont-ils accordés au plus bas soumissionnaire ou comment vous y prenez-vous?

M. VAUGHAN: Nous fixons généralement le prix.

M. HEAPS: Il y a quelque temps nous avons l'habitude de demander des soumissions pour les contrats.

M. VAUGHAN: Il y a quelques années de cela, monsieur Heaps, mais quand la situation du chômage a empiré ces dernières années, nous avons cessé de demander des soumissions pour les traverses. Quand nous avons besoin de trois ou quatre millions de traverses seulement, on nous en offrait cinquante ou soixante millions par soumission. Les soumissions contenaient toutes sortes de prix, de \$1.10 à 50 ou 60 cents. Nous fixons maintenant ce que nous considérons comme un prix raisonnable pour les traverses dans les différentes localités.

M. HEAPS: La difficulté, monsieur le président, est qu'il peut y avoir des gens qui ont assez d'influence pour faire obtenir des contrats à des particuliers dans certaines localités. Il serait peut-être mieux de demander des soumissions et d'accorder le contrat au plus bas soumissionnaire; je comprends que ce système peut présenter des inconvénients à certains moments mais je croyais que c'était celui qui était employé dans tout le pays.

M. VAUGHAN: L'inconvénient est qu'un indésirable pourrait soumissionner à bas prix pour obtenir le contrat et qu'il lui serait impossible ensuite de livrer les traverses. C'est la raison pour laquelle nous n'accordons de contrats qu'à des gens sur lesquels nous pouvons compter. Nous savons à peu près à quoi nous en tenir sur ce qu'il en coûte pour faire des traverses, pour les transporter, pour ouvrir des chemins, ce qui nous permet de fixer un prix raisonnable pour l'achat des traverses dans chaque district.

M. HEAPS: De toute façon, vous vous trouvez presque toujours, il me semble, entre le marteau et l'enclume.

M. VAUGHAN: Je considère que les prix que nous payons sont raisonnables.

M. HEAPS: Je ne parle pas des prix. Si vous demandez des soumissions vous vous exposez à des difficultés et de l'autre façon, vous essayez de faire plaisir à quelqu'un mais il y a toujours des mécontents.

M. VAUGHAN: Il y a des cas où nous pouvons avoir besoin de traverses dans une localité où le prix le plus haut a été fixé. Une personne peut avoir soumissionné à 90c et il se peut que nous ne lui versions que 50c.

M. VIEN: Il n'y a pas de doute que le système actuel est de beaucoup le meilleur. En plus de la question de transport dont vous venez de parler, ce système permet de distribuer les contrats plus équitablement entre les résidents de la localité. Surtout en ce moment-ci, alors qu'il faut tenir compte de la question de chômage, je considère que le système actuel est bien préférable. Il s'agit seulement de faire preuve de jugement dans la distribution de ces contrats à tous ceux qui en font la demande, après que le prix a été fixé.

M. KINLEY: Les contrats de traverses pour les Provinces maritimes sont-ils signés à Montréal?

M. VAUGHAN: Les contrats de traverses pour les Provinces maritimes sont accordés surtout sur la recommandation de notre agent du combustible et des traverses à Moncton.

M. KINLEY: Quel est le nom de cet agent?

M. VAUGHAN: M. Wilmot.

M. KINLEY: C'est lui qui a le dernier mot? ?

M. VAUGHAN: Oui, en ce qui concerne la recommandation qu'il nous fait. Nous ne la suivons cependant pas toujours.

M. KINLEY: Vous ne connaissez pas personnellement tous ces entrepreneurs?

M. VAUGHAN: Je crois que notre agent du bois à Montréal connaît tous les entrepreneurs avec lesquels nous faisons affaires. Je connais, pour ma part, tous les gros entrepreneurs. Je sais jusqu'à quel point ils sont en mesure de nous fournir des traverses et je sais aussi ce qu'ils peuvent nous donner en fait de transport de marchandises.

M. VIEN: Pouvez-vous me donner le nom de l'entrepreneur à Roberval et dans le district du lac Saint-Jean??

M. VAUGHAN: Je ne saurais le dire de mémoire.

M. VIEN: M. Sylvestre devait être ici ce matin, mais il n'a pas pu venir. Il m'a demandé de vous signaler que dans la région du lac Saint-Jean et à Roberval—je ne suis pas personnellement au courant des faits mais je parle au nom de M. Sylvestre, le député de la localité—il m'a dit que des contrats avaient été accordés à une compagnie de Québec pour des traverses qui devaient être livrées dans le district du lac Saint-Jean, particulièrement à Roberval. Il dit que ces gens de Québec ne sont pas des marchands de bois, ne s'occupent pas d'une façon spéciale de ce commerce excepté pour les traverses depuis deux ou trois ans, qu'ils ont donné des sous-contrats à des colons dans le district, que ces derniers reçoivent 10c par traverse au lieu de 50 ou 60c— le prix que vous avez mentionné—et que, bien qu'il (M. Sylvestre) ait signalé ce fait aux employés supérieurs de votre division, pas à vous mais aux officiers supérieurs de votre division, on n'a rien fait pour y remédier.

M. VAUGHAN: Je m'en informerai, mais je suis positif que si les choses s'étaient passées ainsi on s'en serait occupé immédiatement. Nous avons eu de la difficulté pendant des années à nous procurer les traverses dont nous avons besoin autour de Roberval. Si je me souviens bien, la maison dont il est question a fait des arrangements avec les colons pour que ceux-ci fournissent les traverses dont on avait besoin dans ce territoire; c'est probablement ce qui s'est fait.

M. VIEN: Cette maison les a payées 10c.

M. VAUGHAN: Dix cents de moins que ce que nous payons?

M. VIEN: Non, 10c la traverse. Les colons ont reçu 10c au lieu de 55c que l'on paye aux entrepreneurs.

M. VAUGHAN: Cela ne semble pas juste à première vue.

M. VIEN: On m'a dit qu'un article du règlement empêche l'entrepreneur de prendre plus de 5c. par traverse.

M. VAUGHAN: C'est écrit dans la formule imprimée.

M. VIEN: Néanmoins, l'entrepreneur passait des marchés avec les colons pour l'achat de traverses à 10c. chacune, ce qui constituait un écart de 45c. entre le prix qu'il touchait et celui qu'il versait. On s'en est plaint aux fonctionnaires de votre division à Montréal, mais on n'a rien fait pour y mettre ordre.

M. VAUGHAN: Quand on nous présente des plaintes de cette nature, nous en causions avec l'entrepreneur et nous lui refusons le paiement si nous pensons qu'il ne traite pas les colons avec justice.

Le PRÉSIDENT: Examinerez-vous le cas en question?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

L'hon. M. VENIOT: Demandez-vous à vos entrepreneurs d'étudier cet état de choses?

M. VAUGHAN: Certainement. Dès que nous recevons des plaintes.

L'hon. M. VENIOT: Ce n'est pas ce que je veux dire. Quand ils vont inspecter les traverses, cherchent-ils à savoir quel prix les colons ont touché?

M. VAUGHAN: Nous demandons à nos inspecteurs des traverses de se renseigner complètement sur ces sujets à chaque endroit où ils procèdent à l'inspection.

L'hon. M. VENIOT: Veuillez leur rafraîchir la mémoire.

M. VAUGHAN: Et de communiquer ces renseignements à notre acheteur de traverses.

L'hon. M. VENIOT: On ne paraît pas se conformer strictement aux ordonnances.

M. VAUGHAN: Si un entrepreneur ne s'y conforme pas, nous aborderons la question avec lui et renouvellerons nos instructions. Mais nous ne pouvons qu'étudier les plaintes qu'on nous fait. Nous avons indiqué notre bonne volonté, je crois, en mettant cette clause dans les marchés.

L'hon. M. VENIOT: Ne vous méprenez pas sur mon intention. Je ne veux pas vous blâmer de cet état de choses. Je critique la méthode, laquelle me paraît défectueuse.

M. VAUGHAN: Quelle modification y feriez-vous?

L'hon. M. VENIOT: Ce n'est pas à moi à vous donner des conseils. Je sais seulement que la méthode est défectueuse et qu'on devrait l'améliorer.

M. HEAPS: M'est-il permis de poser une question? Je constate que la somme consacrée à l'achat de traverses dépasse d'environ un demi-million celle qu'on a dépensée à cette fin en 1934. Je croyais que nous avions déjà une telle accumulation de traverses que nous n'en aurions plus besoin pour longtemps.

M. VAUGHAN: Il y a parfois une différence entre le nombre de traverses achetées et le nombre de celles qu'on pose sur les voies. Pendant plusieurs années, nous avons acheté moins de traverses que nous n'en avons utilisé, de sorte que nous avons épuisé nos approvisionnements depuis longtemps.

M. HEAPS: L'approvisionnement nécessaire à une seule année n'est-il pas d'environ quatre millions et demi?

M. VAUGHAN: Quel est ce chiffre?

M. HEAPS: Page 21, \$4,524,000.

M. VAUGHAN: C'est probablement parce qu'on a posé plus de traverses que l'année précédente.

M. HEAPS: Ce n'est pas la consommation annuelle de traverses?

M. VIEN: M. Fairweather pourrait peut-être nous donner les chiffres relatifs aux cinq dernières années?

M. FAIRWEATHER: La statistique relative aux traverses?

M. VIEN: Oui, la somme consacrée à l'achat de traverses pendant chacune des cinq dernières années.

M. FAIRWEATHER: Oui. J'ai sous les yeux un exposé du nombre total de traverses achetées, à l'état naturel.

M. VIEN: Nous voulons connaître moins le nombre de traverses que les sommes consacrées à leur achat.

M. HEAPS: Eh bien, donnez les deux chiffres. Il y a une grande différence dans les prix.

M. FAIRWEATHER: Peut-être vaudrait-il mieux que je prépare un exposé. Je vais prendre note de la chose et je vous présenterai un document à cet effet.

M. VIEN: Dites-nous le nombre de traverses et ce qu'elles ont coûté au cours des cinq dernières années.

M. FAIRWEATHER: Vous voulez parler des achats de traverses?

M. VIEN: Oui. Y a-t-il une distinction à établir?

M. FAIRWEATHER: Il y a une différence. Nous achetons des traverses que nous gardons en réserve. Nous tenons alors compte du prix d'achat. Nous les distribuons ensuite où il en faut et nous imputons sur le compte de l'exploitation le prix majoré des frais d'entreposage.

M. McLARTY: En tout cas, pour ce qui est de la valeur, vos chiffres seraient la contre-partie des \$4,524,000.

M. HEAPS: Il y a une différence entre la valeur et le nombre de traverses fournies au service de l'exploitation. Pour avoir une idée juste de cet aspect de la question, il faut tenir compte aussi du nombre de traverses achetées, parce que les prix ont subi des changements au cours des cinq dernières années.

M. VIEN: M. Fairweather ne parlait pas de cela. Si j'ai bien saisi ses paroles, il a dit que les traverses sont imputées sur les comptes au moment où elles sortent des entrepôts pour être utilisées où il en faut. Qu'il me reprenne si je me trompe.

M. FAIRWEATHER: C'est exact.

M. VIEN: Vous ne les portez pas aux comptes au moment de l'achat.

M. FAIRWEATHER: Non.

M. VIEN: Les chiffres portés à la page 21 indiquent le prix des traverses utilisées au cours des deux dernières années, au moment où elles sortaient d'entrepôt?

M. FAIRWEATHER: Oui, monsieur.

M. VIEN: Quelles écritures faites-vous lors de l'achat?

M. FAIRWEATHER: Nous portons le prix d'achat à un compte de la régie interne. Je puis vous citer aussi ces chiffres, qui ne se trouvent pas dans le rapport imprimé.

M. VIEN: Où se trouvent les deux comptes: celui des traverses au moment où elles sortent de vos entrepôts pour être utilisées, et celui des achats pour les cinq dernières années?

M. FAIRWEATHER: Pour être complet, l'exposé devrait comprendre aussi les frais de préparation, car nous créosotons beaucoup de nos traverses avant de les poser.

M. VIEN: Faites-vous cette besogne vous-mêmes?

M. FAIRWEATHER: Non. Nous passons le marché à certains entrepreneurs. Nous achetons les traverses à l'état naturel, puis nous les envoyons aux usines de créosotage, après quoi nous les expédions où il faut.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous préparer cet exposé?

M. FAIRWEATHER: Oui. Rails, autres matériaux pour les voies, ballast, régalement et pose des rails, clôtures des emprises, clôtures contre l'ensablement ou l'enneigement, plates-formes pour garantir de la neige, traverses à niveau et signalisation, édifices des gares et des bureaux...

M. BOTHWELL: A propos, a-t-on construit de nouveaux édifices?

M. FAIRWEATHER: Nous avons simplement entretenu les édifices. Peut-être a-t-on construit quelque petite gare, mais on n'a exécuté aucune entreprise importante.

Le PRÉSIDENT: Le poste s'intitule: "Frais d'entretien des voies et des édifices". Nous ne traitons maintenant que de l'entretien.

M. FAIRWEATHER: C'est bien ce dont je parle.

M. VIEN: Comment achetez-vous les rails? Par voie de soumissions ou autrement?

M. FAIRWEATHER: Je n'ai qu'une idée assez vague de la méthode employée, puisque je ne suis pas attaché au service des achats.

M. MORROW: M. Vaughan pourrait répondre à cette question.

M. VAUGHAN: Vous savez naturellement, messieurs, ce qui s'est produit en ces dernières années. L'Etat a acheté des rails afin de fournir du travail aux chômeurs. Il a fixé un prix qu'il jugeait raisonnable. Nous ne payons ces rails ou ne nous engageons à verser des intérêts que lorsque nous les recevons, ce qui peut se produire bien longtemps après que la commande a été passée ou que les rails ont été fabriqués.

M. YOUNG: Qui a fixé le prix dont vous avez parlé?

M. VAUGHAN: Le gouvernement, agissant de concert avec nous, avant de commander des rails pour soulager le chômage. Il n'y a que deux aciéries au Canada qui fabriquent des rails.

M. VIEN: Quelles sont-elles?

M. VAUGHAN: L'Algoma Steel Corporation, dont l'usine est située au Sault-Sainte-Marie, et la Dominion Steel Corporation, de Sydney.

M. McLARTY: Quelle différence y a-t-il entre ces prix et ceux que payait le chemin de fer quand il fixait lui-même les prix?

M. VAUGHAN: Les prix sont à peu près les mêmes. Nous avons fait modifier quelque peu les prix fixés par décret du conseil, parce que le prix des rails avait tombé aux Etats-Unis: nous étions d'avis que celui du Canada devait suivre le mouvement. C'est pourquoi nous avons obtenu un meilleur prix pour les rails non livrés, après l'adoption du décret.

M. VIEN: Achetez-vous tous vos rails au Canada?

M. VAUGHAN: Tous les rails dont nous nous servons au Canada sont achetés au Canada.

M. VIEN: Vous n'en achetez pas en dehors du pays?

M. VAUGHAN: Non, monsieur, nous n'en importons pas.

M. VIEN: La statistique est-elle calculée sur la base dont nous parlait M. Fairweather au sujet des traverses, c'est-à-dire indiquez-vous le prix à la sortie de vos entrepôts?

M. VAUGHAN: Oui.

M. VIEN: En constituez-vous de gros approvisionnements?

M. VAUGHAN: Non, pas de rails neufs. Mais nous avons toujours beaucoup de rails usagés.

M. HOWARD: Quelles écritures faites-vous dans vos livres de comptabilité quand vous posez des rails neufs?

M. VAUGHAN: Il faudrait poser cette question au service de la comptabilité.

M. HOWARD: Imputez-vous sur les comptes le coût total?

M. FAIRWEATHER: Dans l'année où la pose se produit, si le nouveau rail pèse le même poids que l'ancien, on considère la besogne comme un simple remplacement de matériel. Nous imputons sur les frais d'exploitation tout ce qu'il en coûte pour changer les rails, moins le produit de la récupération du rail enlevé. Ce dernier produit est porté au crédit du compte, mais le solde est imputé sur les frais.

M. HOWARD: Le coût total est ainsi imputé l'année même où a lieu le remplacement?

M. FAIRWEATHER: Oui. Nous ne reportons aucune partie de ces sommes d'une année à l'autre.

M. VIEN: Où imputez-vous la somme versée pour l'achat de rails mis temporairement en entrepôt?

M. FAIRWEATHER: Si nous versons réellement cette somme, nous l'imputons sur le compte du capital d'exploitation.

Edifices des voies, stations de prise d'eau, gare aux charbons, ateliers et remises pour locomotives, élévateurs à grain, entrepôts, quais.

L'hon. M. VENIOT: L'Etat possède-t-il des quais à la Pointe-du-Chêne, ou en a-t-il simplement la jouissance?

M. FAIRWEATHER: Nous devons examiner la question.

M. KINLEY: Il y a eu conflit entre le ministère des Chemins de fer et celui des Travaux publics au sujet de ces quais. Le réseau a-t-il l'intention de s'en charger, ou iront-ils aux Travaux publics?

L'hon. M. FULLERTON: Les Travaux publics en ont pris à leur charge un certain nombre.

M. PARENT: A Québec, le National-Canadien loue-t-il des quais de la commission du port?

M. HUNGERFORD: Nous en possédons un.

M. PARENT: Depuis quelques années, vous en servez-vous?

M. FAIRWEATHER: Nous ne nous en servons pas nous-mêmes.

M. PARENT: Appartient-il réellement au National-Canadien?

M. FAIRWEATHER: Non, à l'Etat. Il appartient aux chemins de fer de l'Etat.

M. PARENT: Quelle étendue possède-t-il sur la rive?

M. HUNGERFORD: Je ne saurais dire de but en blanc.

M. PARENT: Voulez-vous vous procurer tous les détails relatifs à ce quai, s'il vous plaît?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. PARENT: Parce que nous avons beaucoup de difficulté à trouver du terrain pour la commission du port. Le Transcontinental, sauf erreur, possède une vaste étendue de terrain achetée vers 1910 et que le réseau national n'utilise pas, parce qu'il a changé l'emplacement de ses voies. Les convois arrivent maintenant à la gare du Palais.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez connaître l'étendue du terrain, la longueur qu'il a sur la rive, le nombre de pieds et l'usage qu'on en fait?

M. PARENT: On ne l'utilise pas, et nous cherchons de la place pour des quais. Peut-être la trouverions-nous là.

M. VIEN: Et les baux.

Le PRÉSIDENT: Les fonctionnaires du réseau nous procureront ces renseignements.

M. FAIRWEATHER: Lignes télégraphiques et téléphoniques, signalisation et appareils d'enclenchement, usines génératrices, stations génératrices auxiliaires,

lignes de transport d'énergie, lignes de distribution d'énergie, poteaux et accessoires pour lignes de transport d'énergie, édifices divers, pavage, machines pour la chaussée, petits outils et fournitures; enlèvement de la neige, de la glace et du sable, valeur imposable des améliorations apportées aux propriétés, blessures aux personnes, papeterie et impression, autres frais, entretien des voies, des parcs et autres propriétés utilisées en commun; Débit.

M. BOTHWELL: "Entretien des voies, des parcs et autres propriétés utilisées en commun, Débit". Suit un poste semblable, pour le crédit. Je retrouve la même particularité dans plusieurs pages du rapport. Voulez-vous nous expliquer ce poste?

M. FAIRWEATHER: Il résulte de la méthode de comptabilité que nous avons adoptée. Si nous utilisons une propriété en commun avec une autre compagnie (par exemple, à un endroit quelconque, nous utilisons un parc en vertu d'un accord d'après lequel chaque chemin de fer doit acquitter sa quote-part des frais d'entretien), si nous ne possédons pas la propriété mais devons acquitter une partie des frais d'entretien, ces frais sont imputés sur ce compte de "l'entretien des voies, parcs et autres propriétés utilisés en commun, Débit". La somme en regard indique ce que nous avons déboursé pour l'entretien de la propriété que nous ne possédons pas mais sur laquelle nous possédons certains droits d'exploitation. L'autre poste, "entretien des voies, parcs et autres propriétés utilisés en commun, Crédit", représente les sommes que nous avons perçues d'autres compagnies de ce chef.

M. BOTHWELL: Pourquoi le poste créditeur paraît-il au chapitre de l'entretien des voies et des constructions?

M. FAIRWEATHER: Parce que, au lieu d'inscrire ces sommes au compte des recettes, le service de la comptabilité le considère comme la contre-partie d'une dépense.

M. BOTHWELL: Cette somme est-elle comprise dans le total des 34 millions?

M. FAIRWEATHER: Oh! oui. C'est un poste créditeur. Voyez, la somme est en italiques et on l'a soustraite du total.

M. BOTHWELL: Ayant additionné la colonne, puis en ayant soustrait la somme en italiques, vous arrivez au total de 34 millions de dollars?

L'hon. M. VENIOT: "Blessures aux personnes". S'agit-il d'une dépense nette? S'agit-il d'employés ou de personnes étrangères au réseau?

M. FAIRWEATHER: Il s'agit de personnes employées à peu près exclusivement dans le service de l'entretien des voies.

L'hon. M. VENIOT: Ces accidents relèvent-ils des lois sur les accidents du travail?

M. FAIRWEATHER: Oui.

L'hon. M. VENIOT: Avez-vous conclu des accords avec les offices provinciaux chargés d'appliquer les lois sur les accidents du travail en vertu desquels vous paieriez une somme globale?

M. FAIRWEATHER: Nous agissons conformément à la loi de chaque province.

M. VIEN: Tombez-vous sous le coup de la loi des accidents du travail de chaque province?

M. FAIRWEATHER: Oh! oui.

M. VIEN: Mais cette somme doit comprendre des dommages versés à des personnes du dehors.

M. FAIRWEATHER: Ces dommages rentrent dans un autre compte, monsieur. Vous les trouverez plus loin au chapitre des "frais du transport". Ici, il n'est question que des comptes de l'entretien. Les sommes versées en dommages sont réparties entre les chapitres de l'entretien des voies, de l'entretien du matériel et des frais du transport.

L'hon. M. VENIOT: La loi sur les accidents du travail de chaque province indique dans quelle catégorie il importe de faire rentrer chaque accidenté?

M. FAIRWEATHER: Nous devons en effet nous conformer à la loi et aux décisions des conseils chargés de l'application de cette loi.

M. KINLEY: Vous ne versez pas de somme fixe à chaque office des accidents du travail? Chaque office détermine la somme due, que vous versez alors?

M. FAIRWEATHER: La somme diffère d'une province à l'autre.

L'hon. M. VENIOT: Au Nouveau-Brunswick, vous acquittez votre quote-part des frais d'application de la loi, calculée d'après la somme versée chaque année du chef des accidents.

M. KINLEY: L'office ne vous impose pas une contribution fixe.

L'hon. M. VENIOT: Non, pas pour l'ensemble des affaires à traiter.

M. FAIRWEATHER: Le poste suivant a trait à la dépréciation, mais des lignes américaines seulement.

M. VIEN: Quel est le coefficient de la dépréciation sur les lignes américaines?

M. FAIRWEATHER: Ce coefficient doit varier.

M. VIEN: Il s'agit simplement de l'entretien?

M. FAIRWEATHER: Il s'agit d'immeubles pour lesquels nous constituons une provision pour la dépréciation.

M. VIEN: La proportion doit varier selon le genre des constructions.

M. FAIRWEATHER: Pour le revêtement des tunnels, nous calculons une dépréciation cumulative à 1 p. 100; pour certains ponts, de 1 à 5 p. 100, selon le genre du pont; pour les ameublements de bureaux, 4 p. 100.

M. VIEN: Il y a diverses catégories. Quel est l'écart entre les pourcentages?

M. FAIRWEATHER: Ils semblent varier de 1 à 5 p. 100.

M. WALSH: Je remarque le poste intitulé: "Dépréciation, pour les lignes américaines seulement". Est-il compris dans la somme d'environ six millions porté au compte du matériel désaffecté? Y a-t-il quelque rapport entre les deux?

M. FAIRWEATHER: Non. Il s'agit de la dépréciation de certaines constructions, par exemple les revêtements de tunnels.

Le PRÉSIDENT: Au sommaire des frais d'exploitation, vous trouverez certains sous-titres. Nous avons examiné les détails à tour de rôle. A la page 22, nous voyons quelles ont été les dépenses pour l'entretien du matériel. C'est ce que nous abordons maintenant.

M. FAIRWEATHER: Frais d'entretien du matériel: Surintendance; machines d'atelier; machines d'usines génératrices; appareils des stations génératrices auxiliaires; locomotives à vapeur, réparations; autres locomotives, réparations; wagons-marchandises, réparations; voitures de voyageurs, réparations; matériel flottant, réparations; matériel de service, réparations; matériel divers, réparations; matériel des messageries, réparations; matériel des messageries, mise au rancart.

M. BOTHWELL: Me permettez-vous de vous poser une question avant que vous en finissiez avec ces réparations? Les divers postes accusent une augmentation en 1935 sur 1934. Cette augmentation vient-elle d'une cause particulière?

M. HUNGERFORD: Le commerce a été plus actif en 1935 qu'en 1934. Il en résulte tout naturellement une augmentation du travail à exécuter. En outre, nous avons aboli en partie les rabais que nous avons fait subir aux salaires, ce qui a fait monter le compte des salaires.

M. HEAPS: M. Hungerford peut-il répondre à ma question? Je veux parler du nombre d'ouvriers embauchés l'an dernier en supplément pour les travaux de réparation sur les chemins de fer. Sauf erreur, le National-Canadien en a engagé un bon nombre. Monsieur Hungerford, pouvez-vous indiquer au Comité le nom-

bre d'employés supplémentaires embauchés par suite des crédits extraordinaires votés par le Parlement, et pouvez-vous nous dire si ces gens sont toujours à l'emploi du réseau, ou si on les a congédiés?

M. HUNGERFORD: Nous vous avons promis de nous renseigner sur ce sujet. Nous n'avons pas reçu toutes les données voulues.

M. HEAPS: Le National-Canadien a-t-il mis beaucoup d'hommes à pied en ces dernières semaines?

M. HUNGERFORD: Certaines usines où les wagons en construction étaient terminées ont remercié de leurs employés. Comme les travaux étaient finis, on s'est dispensé des services des employés surnuméraires.

M. HEAPS: N'est-ce pas parce que le réseau avait épuisé les crédits supplémentaires votés l'an dernier par le Parlement?

Le PRÉSIDENT: Vous trouverez la réponse, si je ne m'abuse, à la page 9 du rapport des régisseurs.

M. HEAPS: Ce n'est pas ce que je veux savoir.

M. HUNGERFORD: La main-d'œuvre supplémentaire a été employée à la construction de nouveaux wagons. Cette besogne terminée, on a remercié ces gens.

M. HEAPS: Je vais attendre les renseignements.

M. VIEN: Avez-vous effectué toutes les réparations dont il est question dans vos propres ateliers?

M. FAIRWEATHER: Oui. Désaffectation de matériel (coût de démolition); désaffectation de matériel, lignes au Canada; désaffectation de matériel, lignes aux Etats-Unis; dépréciation, lignes aux Etats-Unis seulement; accidents aux personnes; assurances; impressions et papeterie; autres frais; entretien du matériel utilisé en commun, débit; entretien du matériel utilisé en commun, crédit.

M. KINLEY: Où faites-vous exécuter vos impressions et où achetez-vous votre papeterie?

M. FAIRWEATHER: Nous nous adressons à d'autres maisons.

M. KINLEY: Je sais que vous achetez des imprimeurs, mais possédez-vous une imprimerie?

M. FAIRWEATHER: Non, nous nous adressons aux imprimeurs. Nous n'avons pas d'imprimerie.

M. KINLEY: Comment répartissez-vous les commandes?

M. VAUGHAN: Nous profitons de la concurrence que se font les fournisseurs.

M. HEAPS: Recevez-vous des lettres de députés?

M. VAUGHAN: Nous en recevons, de députés et de tout le monde.

M. HOWARD: Non pas de tout le monde.

M. VAUGHAN: Pour ma part, je n'ai rien à dire contre les députés. Je crains moins l'ingérence politique que celle du public. Nous pouvons résister à l'influence politique qui se fait sentir.

M. VIEN: Bravo!

M. VAUGHAN: Les particuliers s'adressent à leur député pour qu'ils nous écrivent à ce sujet. Mais, ajouterai-je sans désir de flatterie, durant les nombreuses années où je me suis occupé des achats pour le compte du réseau, je n'ai trouvé que deux députés, un de chaque grand parti, qui aient exagéré.

M. BOTHWELL: Qu'entendez-vous par matériel utilisé en commun, monsieur Fairweather? Le National-Canadien possède-t-il du matériel en commun avec d'autres réseaux?

M. FAIRWEATHER: Oui, on peut exprimer la chose ainsi.

M. BOTHWELL: J'aimerais à savoir quel matériel vous possédez ainsi en commun.

M. FAIRWEATHER: Par exemple, dans certains parcs utilisés en commun, les usagers se partagent les frais d'entretien des locomotives de manœuvres. Voilà le meilleur exemple que je puisse citer.

M. BOTHWELL: Cela ne veut pas dire que vous possédez réellement ce matériel en commun. L'un des réseaux le possède, mais il est utilisé en commun. C'est bien ça?

M. FAIRWEATHER: Le matériel est utilisé en commun. Nous en sommes au chapitre de l'entretien.

M. VIEN: Je désire poser une question au sujet du poste relatif à la désaffectation des voies et du matériel qu'on voit au compte des profits et pertes, page 18. Je voudrais savoir comment m'y prendre pour extraire du total ce qui a trait à la désaffectation du matériel de la chaussée. Le matériel désaffecté dont il est question au chapitre maintenant à l'étude est-il le même que celui qui rentre dans le poste relatif à la désaffectation des voies et du matériel du compte de profits et pertes, page 18?

M. FAIRWEATHER: Il n'y a aucun rapport entre le poste de la page 18 et celui de la page 20.

M. VIEN: L'un est imputé sur le compte des frais d'exploitation et l'autre, sur celui des profits et pertes. Existe-t-il un autre rapprochement entre les deux postes?

M. FAIRWEATHER: Seulement dans la mesure qu'il est expliqué dans la brochure que nous vous avons remise. La somme imputée au compte des frais de 1935 cette année-là représente la somme qui, aux yeux de l'administration, correspond à la désaffectation normale. La somme imputée sur le compte de profits et pertes représente les désaffectations anormales causées par les circonstances énumérées par M. Hungerford et que nous expliquons avec plus de détails dans la brochure.

M. VIEN: Oui. Mais, pour indiquer clairement le total des frais d'exploitation et le résultat de l'exploitation, vous auriez dû imputer chaque année sur le compte des frais d'exploitation les désaffectations anormales nécessitées par une cause quelconque et que vous avez imputées sur le compte de profits et pertes.

M. FAIRWEATHER: En définitive, cela paraît dans le compte de profits et pertes.

M. VIEN: Oui, mais ce n'est pas ce qui m'intéresse pour l'instant. Je ne prétends pas que cette somme ne paraît pas dans vos comptes. Je dis que cette façon d'exposer au Parlement les frais d'exploitation, frais d'où résulte le coefficient d'exploitation, est de nature à induire en erreur jusqu'à un certain point, puisqu'il est question de désaffectations anormales. Pour avoir une comptabilité vraiment satisfaisante, vous devriez faire rentrer ces chiffres dans la statistique du matériel mis au rancart chaque année. Ce poste comporte un total de \$4,391,000 pour 1934 et de \$4,786,000 pour 1935. Si vous n'imputez pas au compte de profits et pertes, pendant un certain nombre d'années, le poste relatif aux désaffectations anormales, vous devrez augmenter le poste relatif aux désaffectations annuelles.

M. FAIRWEATHER: Puis-je vous faire remarquer, monsieur Vien, que l'état de choses créé par la crise était fort exceptionnel? Il s'est produit non seulement au National-Canadien ou au Canada, mais aussi aux Etats-Unis.

M. VIEN: N'est-il pas vrai qu'il ne s'est produit aux Etats-Unis que par suite de la décision du Congrès et de l'Interstate Commerce Commission tendant à l'unification de certaines voies ferrées et que cette fusion a entraîné, par voie de conséquence naturelle, la mise au rancart d'une partie du matériel?

M. FAIRWEATHER: Non, monsieur, là n'est pas la question. La fusion projetée n'y a été pour rien. Voici les faits: Ayant utilisé pendant de nombreuses années la méthode de la comptabilisation du matériel désaffecté, les chemins de fer américains n'ont pu résister à un changement si profond dans le commerce des transports que leurs réserves constituées en vue de la dépréciation du matériel ne répondaient plus aux besoins. Il leur a fallu, la crise venue, biffer des sommes importantes du compte de profits et pertes. De fait, c'est eux qui nous ont donné l'exemple. Nous avons eu l'idée de cette méthode à la leur voir appliquer. Nous aurions pu laisser le compte indéterminé, pour en répartir l'imputation sur plusieurs années, en conformité de l'idée que vous venez d'exprimer. Mais il nous a paru préférable d'agir comme les chemins de fer américains.

M. VIEN: Pourquoi?

M. FAIRWEATHER: Parce que, me semble-t-il, les comptes se comprennent mieux.

M. VIEN: Plus ou moins.

M. HUNGERFORD: Qu'il me soit permis de faire une distinction. Nous en convenons, comme tout le monde sans doute. Mais il y a plusieurs genres de matériel qui s'usent et doivent être mis au rancart. Si l'on peut imputer sur les frais d'exploitation la valeur comptable de ce matériel moins le produit de la récupération, tout va bien. Mais s'il se produit des modifications profondes qui rendent désuet une partie du matériel qu'on ne peut utiliser parce qu'il est désuet et non parce qu'il est usé, l'Office du commerce entre les Etats permet d'en imputer le prix sur le compte de profits et pertes et c'est ce que nous avons fait. Nous avons adopté la méthode de l'*Interstate Commerce Commission* exactement dans les mêmes circonstances et pour le même objet.

M. VIEN: Affirmez-vous qu'aucune partie de cette somme de 29 millions de dollars imputés sur le compte de profits et pertes ne provient de l'insuffisance des désaffectations annuelles?

M. HUNGERFORD: Voici ce qui est arrivé. Pendant un certain nombre d'années à la suite de la fusion, nous avons procédé à un relevé pour déterminer la quantité du matériel qui, de l'avis des directeurs du service de la mécanique, devait être mis au rancart pour cause d'usure. Nous avons fixé la valeur comptable d'après les archives et nous avons inscrit au budget une somme en contrepartie. Nous avons désaffecté ce matériel et, à la fin de chaque année, nous avons un compte net, c'est-à-dire que nous avons mis au rancart tout le matériel qui, de l'avis de l'administration, était tombé en désuétude.

M. VIEN: Il s'agit de quelle période?

M. HUNGERFORD: A peu près de 1923 à 1930. A la fin de chaque année, en suivant cette méthode, nous ne trouvons pas une accumulation de vieux matériel à détruire. Si nous en jugeons par les résultats, la méthode était bonne.

M. VIEN: Vous êtes d'avis que le poste inscrit au bilan chaque année pour le matériel désaffecté est suffisant?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. HOWARD: Il l'était jusqu'en 1930.

M. VIEN: Et, depuis, seules des conditions anormales ont causé la nécessité de désaffecter du matériel pour 29 millions de dollars?

M. HUNGERFORD: 26 millions.

M. FAIRWEATHER: Il ne s'agit pas seulement de matériel, mais aussi de voies.

M. VIEN: Quelle somme représente le matériel?

M. WALSH: 23 millions.

M. HUNGERFORD: 23 millions, net.

M. VIEN: Sans compter le produit de la récupération.

M. HUNGERFORD: Oui.

M. VIEN: Quel est le nombre total des pièces:

M. FAIRWEATHER: Environ 16,000.

M. WALSH: 16,912. Pensez-vous que se répétera le poste inscrit au compte de profits et pertes?

M. HUNGERFORD: Je ne le pense pas. Je ne prévois pas que reviendront des circonstances qui le rendent nécessaires. Nous ne comptons pas que cela puisse se produire de nouveau. Une ordonnance nous empêche maintenant d'offrir en échange des wagons-marchandises en bois. Quant aux locomotives et aux voitures de voyageurs, l'abaissement de la circulation sur les embranchements et dans les services d'intérêt local nous a obligés à les désaffecter. Nous n'en avons plus besoin.

M. WALSH: Quand est entrée en vigueur l'ordonnance relative aux wagons de bois?

M. HUNGERFORD: Elle est d'application internationale.

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

M. HUNGERFORD: Le 1er janvier.

M. WALSH: On estime à environ 400 millions de dollars la valeur du matériel roulant du National-Canadien. Est-ce exact?

M. HUNGERFORD: Environ 375 millions.

M. WALSH: Quel pourcentage de ce total mettez-vous de côté chaque année? Deux pour cent, par exemple?

M. HUNGERFORD: Nous demandons une certaine somme chaque année, dans notre budget.

M. WALSH: Vous ne fixez pas d'avance un certain pourcentage annuel?

M. HUNGERFORD: Oui, et nous indiquons cette somme dans le budget.

M. WALSH: Vous ne prévoyez pas que vous désaffecterez chaque année 3 p. 100 de votre matériel?

M. HUNGERFORD: Non. Nous ne procédons pas nécessairement par voie de pourcentage.

M. VIEN: Mais, si l'on évalue la dépréciation à 3 p. 100 aux Etats-Unis, ne pensez-vous pas qu'un temps viendra où vous devrez inscrire un poste de ce genre dans votre compte de profits et pertes, si vous désaffectez chaque année de 1½ à 2 p. 100 de votre matériel?

M. HUNGERFORD: La question des mises au rancart complique tout.

M. VIEN: Vous voulez dire: les réparations et l'entretien?

M. HUNGERFORD: Oui. Certaines pièces du matériel peuvent servir pendant longtemps encore, si on leur fait subir des réparations importantes.

M. VIEN: Aux Etats-Unis, on fait des réparations, mais on y a aussi la dépréciation et la désaffectation.

M. HUNGERFORD: Mais il y a réparations et réparations. Certains réseaux en font de plus importantes que d'autres.

M. VIEN: Pensez-vous que vos réparations si importantes suffisent à combler la différence entre le coefficient de vos désaffectations et le coefficient de la dépréciation aux Etats-Unis?

M. HUNGERFORD: Les résultats ont démontré qu'il en a été ainsi entre 1923 et 1930.

M. VIEN: Pouvez-vous en dire autant pour l'heure actuelle?

M. HUNGERFORD: Non. La situation se complique maintenant de l'incertitude quant à la tendance qui se manifeste dans les transports.

M. VIEN: Par conséquent, vous ne sauriez dire qu'à l'heure présente votre coefficient de désaffectation équivaut au coefficient de la dépréciation aux Etats-Unis?

M. HUNGERFORD: Personne ne saurait se prononcer carrément à cet égard, mais je crois que nous imputons sur les comptes, cette année, une somme suffisante.

M. VIEN: Même maintenant?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. WALSH: Vous pensez que ce que vous imputez chaque année est suffisant?

M. HUNGERFORD: Oui, je le pense. On en a la preuve, monsieur Walsh, dans le fait qu'à la fin de l'année, nous avons mis à part et détruit tout le matériel qui, de l'avis de chefs du service de la mécanique, devait être détruit.

M. WALSH: Devez-vous demander une autorisation particulière pour mettre au rancart ces 16,912 pièces de matériel, ou le faites-vous dans le cours ordinaire des affaires administratives?

M. HUNGERFORD: Cela relève de l'administration ordinaire.

M. WALSH: Vous n'avez pas besoin d'autorisation pour désaffecter le matériel de cette sorte?

L'hon. M. FULLERTON: La décision a été prise par le moyen d'une motion des régisseurs, adoptée à la demande du président. Le Comité a discuté cette question à sa dernière séance. L'affaire est exposée à la page 11 du rapport.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout, monsieur Vien?

M. WALSH: Vous ne considérez pas que les désaffectations faites de 1923 à 1930 étaient suffisantes?

M. HUNGERFORD: Oui, je les considère comme suffisantes.

M. WALSH: Mais elles étaient bien inférieures à celles des années suivantes, c'est-à-dire 1930 à 1936.

M. HUNGERFORD: Tenez-vous compte des profits et pertes?

M. WALSH: En 1923, vous imputez sur les comptes un million pour la désaffectation du matériel; en 1924, deux millions; puis nous trouvons la somme de \$3,564,000.

M. HUNGERFORD: Les années précédentes, les imputations étaient moins fortes parce que nous mettions au rancart du matériel inscrit dans nos livres à des chiffres assez bas. Quand nous en avons été débarrassés, nous avons peu à peu abordé un matériel beaucoup plus coûteux. Nous avons donc haussé d'un demi-million le poste en question à cause de ce relèvement dans la valeur.

M. VIEN: Ce matériel est-il représenté dans le poste de 29 millions de dollars?

M. FAIRWEATHER: Non. Naturellement, monsieur Vien, vous vous rendez compte que ces 29 millions ne représentent pas seulement du matériel.

M. VIEN: Non. Le matériel y entre pour 26 millions.

M. FAIRWEATHER: Nous n'avons pas terminé vraiment la besogne de démolition des wagons. Il en reste un certain nombre à démolir.

M. VIEN: Ils sont actuellement sur des voies d'évitement en vue de la démolition?

M. FAIRWEATHER: Ils se trouvent dans des parcs de démolition.

(Le chapitre est approuvé.)

Le PRÉSIDENT: Frais d'exploitation; frais de circulation.

M. FAIRWEATHER: Surintendance, agences extérieures, publicité, associations de circulation, impressions et papeterie, autres frais, bureau industriel, colonisation, agriculture et ressources naturelles.

L'hon. M. VENIOT: Votre service de colonisation fonctionne-t-il bien? Quelle méthode suit-il?

M. FAIRWEATHER: Nous avons un service qui se charge particulièrement de cette fonction. Le titre de ce service s'explique de lui-même. On s'y occupe de la colonisation, de l'agriculture et des ressources naturelles.

L'hon. M. VENIOT: J'en conclus que vous continuez à établir des gens sur la terre.

M. FAIRWEATHER: Oh! oui.

M. VIEN: Je voudrais des renseignements complémentaires sur vos ressources naturelles. Elles comprennent sans doute des terres, et autres ressources que j'ignore, puisqu'il vous faut de la colonisation et de l'agriculture.

M. FAIRWEATHER: Nous avons hérité du chemin de fer du Nord-Canadien de grandes concessions de terres. Nous possédons aussi des terres boisées et toutes sortes de concessions ou droits d'importance secondaire.

M. VIEN: Vos travaux en vue de la colonisation consistent à trouver des colons pour vos terres?

M. FAIRWEATHER: Ou pour toute terre située près de nos voies. Partout où nous pouvons établir un colon à proximité de nos lignes, nous croyons avantageux de le faire.

M. VIEN: Ne pensez-vous pas qu'autant vaudrait fondre votre service dans le ministère de la colonisation de l'Etat?

M. FAIRWEATHER: C'est une question de politique générale.

M. VIEN: Quel est votre avis?

M. FAIRWEATHER: Mon avis personnel n'a pas grand importance. Mais je pense que la plus étroite collaboration doit exister entre les deux services, ce qui se produit en réalité. A mon sens, les fonctionnaires du chemin de fer peuvent remplir avec plus d'efficacité certaines de ces fonctions.

M. VIEN: Peut-être me trompé-je, et dans ce cas vous me reprendrez, mais il me semble que des fonctionnaires du ministère pourraient se charger tout particulièrement de cette besogne pour le réseau puisqu'il s'agit de terres du domaine public. En effet, si elles appartiennent au National-Canadien, elles rentrent dans le domaine public. Ainsi économiseriez-vous les \$150,000 que vous consacrez chaque année à ce service.

M. McLARTY: L'économie serait-elle vraiment si considérable?

Le PRÉSIDENT: Je tiens à noter que ces terres appartiennent au réseau.

M. VIEN: Ce sont des terres du domaine public. Tout ce qui appartient au National-Canadien appartient par le fait même à la couronne.

M. HANSON: Le service de la colonisation et des ressources naturelles accomplit une excellente besogne dans la région d'où je viens. Les chambres de commerce apprécient fort ce service. Bien souvent, nous recevons de l'Est canadien, des Etats-Unis ou d'ailleurs des lettres dans lesquelles on nous demande des renseignements au sujet des ressources ou d'autres questions. Nous renvoyons toujours ces lettres au fonctionnaire du service de la colonisation du National-Canadien attaché à la région, parce que, nous le savons, il connaît toutes ces choses. Nous obtenons les renseignements plus facilement de lui que de nos propres agronomes. Ce service fonctionne avec beaucoup d'efficacité dans notre région.

M. WALSH: Les trois services sont-ils sous la direction d'une même personne?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. HUNGERFORD: C'est M. Black.

M. WALSH: Porte-t-il le titre de commissaire? Y a-t-il une distinction entre chaque service?

M. FAIRWEATHER: Non. Le service forme un tout sous la direction de M. Black.

M. WALSH: Il s'occupe aussi des ressources naturelles?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. WALSH: Le service du National-Canadien ressemble à celui du Pacifique-Canadien ou de toute autre entreprise particulière?

M. FAIRWEATHER: Oui. Cependant, le nôtre a beaucoup moins d'importance.

M. WALSH: Il est fort utile au réseau. Les compagnies qui possèdent de vastes étendues de terre doivent créer un organisme pour l'administration de ces terres, c'est ce que je voulais mettre en lumière. A cet égard, le National-Canadien ne diffère pas du Pacifique-Canadien. Le service en question est d'une utilité incontestable pour le réseau national.

M. VIEN: Oh! oui. Il est nécessaire, j'en suis sûr.

M. WALSH: Tout à fait nécessaire.

M. VIEN: Il faut quelqu'un pour voir à la vente et à la mise en valeur de ces terres.

M. WALSH: M. Fairweather a mentionné des terrains miniers et autres ressources. Le National-Canadien ne se préoccupe pas d'exploiter les mines?

M. FAIRWEATHER: Non.

M. WALSH: Mais je présume que vous saisissez toute occasion d'abandonner avec avantage un terrain minier?

M. FAIRWEATHER: Sûrement. Nous agirions ainsi dans le cas d'un terrain où il y a lieu de penser qu'existe un bon gisement.

M. WALSH: En d'autres termes, vous dirigez ces affaires exactement comme le ferait une entreprise particulière.

M. FAIRWEATHER: Oui, monsieur.

L'hon. M. VENIOT: Dans quelles circonstances établissez-vous des gens sur vos terres?

M. FAIRWEATHER: Je ne connais pas tous les détails.

M. VIEN: Qu'est-ce que les agences extérieures? Elles absorbent une somme de \$2,175,000.

M. FAIRWEATHER: Cette somme représente les frais d'exploitation des agences que nous possédons à l'étranger. C'est ce qu'on appelle des agences en territoire éloigné.

M. VIEN: En avez-vous la liste?

M. FAIRWEATHER: Oui, monsieur.

M. VIEN: Pouvez-vous la déposer?

M. FAIRWEATHER: Oui, monsieur.

M. VIEN: On ne s'y occupe que des affaires relatives à la circulation des chemins de fer nationaux? Ou bien s'occupent-elles aussi de la colonisation ou de la mise en valeur des ressources naturelles?

M. FAIRWEATHER: Autrefois, le service de la colonisation, bien plus important, avait ses propres représentants. Mais cela n'existe plus guère. Les agences en terre étrangère s'occupent de tout ce qui se rapporte au transport des marchandises ou des voyageurs et de toutes les affaires du réseau dont elles sont saisies.

L'hon. M. VENIOT: Avez-vous des représentants du service de la colonisation qui s'occupent de ramener sur des terres au Canada des Canadiens demeurant aux Etats-Unis?

M. LABELLE: C'est une des fonctions du service, mais elle n'a plus l'envergure d'autrefois.

M. VIEN: Avez-vous un exposé plus détaillé relatif à ce poste de \$2,175,000?

M. FAIRWEATHER: Nous pouvons vous le procurer, si je ne me trompe. Nous pouvons vous donner la liste de toutes nos agences extérieures.

M. VIEN: Je voudrais un état détaillé des dépenses de chaque agence. Pouvez-vous le préparer?

M. FAIRWEATHER: Oui, je le pense.

M. VIEN: Je voudrais savoir pourquoi ces agences coûtent si cher.

M. FAIRWEATHER: C'est de l'argent bien placé, monsieur.

M. VIEN: J'ai mes doutes.

M. FAIRWEATHER: Il y a quelques années, j'ai eu l'occasion d'examiner de près si ces agences font leurs frais et si le commerce qu'elles nous attirent... Par exemple, prenons notre agence de Kansas-City (c'est un bon exemple). J'ai étudié ce cas, pour me rendre compte si l'agence en question attirait assez de commerce au National-Canadien pour compenser la dépense qu'on y fait. J'ai conclu de cette étude qu'il en est bien ainsi.

M. HUNGERFORD: Les agences s'occupent surtout d'attirer les marchandises et les voyageurs vers le réseau, mais aussi vers nos paquebots.

M. VIEN: Oui.

M. FAIRWEATHER: Nous en avons une à Singapour, par exemple, ou à Hong-Kong et au Japon. Si notre agent du Japon réussissait à faire expédier un chargement de wagon de soie, transport qui fait l'objet d'une rude concurrence, par la voie de Vancouver à New-York plutôt que par la voie américaine, il paierait les frais de l'agence pendant dix ans.

M. WALSH: Vous n'avez pas d'agent en Abyssinie?

M. FAIRWEATHER: Je ne le pense pas.

M. VIEN: Ces agences relèvent-elles de M. Black ou d'un autre service?

M. FAIRWEATHER: Elles font partie de la division de la circulation, monsieur.

M. WALSH: Et le bureau industriel, monsieur Fairweather? Il s'occupe d'attirer les gens qui cherchent un endroit où établir des usines, et de faire naître des entreprises industrielles.

M. FAIRWEATHER: Oui, monsieur. C'est un service extrêmement important de la division de la circulation.

M. WALSH: Pouvez-vous affirmer qu'il a eu beaucoup de succès, l'an dernier.

M. FAIRWEATHER: Je sais qu'il a eu beaucoup de succès.

M. WALSH: Il a réussi à faire établir bon nombre d'usines le long de vos voies?

M. FAIRWEATHER: Oui, monsieur. Ses interventions ont eu pour résultat, en 1935, l'établissement de 266 usines nouvelles sur les voies du National-Canadien, usines qui représentent des capitaux de quatre millions et demi et qui emploient 4,000 hommes. Nous évaluons à \$1,300,000 la commerce additionnel que nous en avons tiré.

Le PRÉSIDENT: Le chapitre est approuvé. Frais de transport, page 23.

M. HOWARD: Un instant, s'il vous plaît. Je désire poser deux ou trois questions. Peut-être ne pourrez-vous pas me répondre aujourd'hui, mais vous aurez sans doute l'amabilité de me procurer ces réponses. Je veux parler des frais de transport résultant de l'exploitation du réseau. Plusieurs de vos embranchements semblent fonctionner à perte. Dans vos livres de comptabilité, tenez-vous compte du commerce dont le point de départ se trouve sur les embranchements.

M. FAIRWEATHER: Que voulez-vous dire, monsieur?

M. HOWARD: Par exemple, vous indiquez les frais occasionnés par un embranchement, en faisant la distinction avec ceux de la ligne principale. D'un autre

côté, portez-vous au crédit de cet embranchement une partie des recettes proportionnée à la distance parcourue depuis le point de départ? Sinon, comment faites-vous?

M. FAIRWEATHER: Nous tenons un compte distinct des frais des subdivisions.

M. HOWARD: Mettons qu'il existe une industrie dans cette subdivision, ou une entreprise quelconque qui vous fournit un commerce important. Vous imputez sur le compte de la subdivision le déficit d'exploitation. Mettons que l'embranchement en question ait 30 milles de long, puis que les marchandises parties de cet endroit parcourent 1,200 milles sur votre ligne principale. Prenons un exemple concret, c'est-à-dire Sorel et la maison *Palm Oil*. Dans le calcul des recettes, imputerez-vous à cette subdivision 30/1,200e des recettes, si la distance à parcourir jusqu'à la destination finale est de 1,200 milles?

M. FAIRWEATHER: Tout dépend, monsieur. A l'ordinaire, nous ne tenons pas de comptes distincts des recettes et des dépenses pour de petites parties du réseau. Ce serait beaucoup trop onéreux, et cette comptabilité n'aurait pas grande utilité. Mais, quand nous voulons procéder à une étude économique d'un embranchement en particulier, pour déterminer si nous avons raison de maintenir l'exploitation de cette ligne, nous tenons alors compte des frais de la subdivision et des recettes provenant de la circulation qui se fait dans la subdivision, ou bien à partir ou à destination de la subdivision. Nous mettons en regard les recettes totales et les dépenses de la subdivision. Nous faisons ensuite l'évaluation des frais imputables aux autres parties du réseau du fait des transports partis de la subdivision. Prenons comme exemple un wagon chargé d'huile. Nous tenons compte des recettes provenant du transport de ce chargement de wagon; nous en déduisons la somme estimative des frais occasionnée par ce transport sur les autres lignes du réseau, et qui sont importants. Par exemple quand nous demandons à la Commission des chemins de fer la permission d'abandonner certains embranchements, nous portons au crédit des embranchements toutes les recettes qui en proviennent et nous leur imputons une partie estimative des dépenses des autres lignes, lesquelles nous évaluons pour ces fins à 50 p. 100. Je ne sais si je me suis expliqué clairement. Je tâcherai d'illustrer ma pensée par un exemple.

M. HOWARD: Tenez-vous en au sujet. Supposez que vous remorquiez cette charge de train, charge de wagon, ou unité sur un parcours de 1,000 milles, et que l'embranchement d'où elle provient a 30 milles de longueur, créditeriez-vous à l'embranchement les trois centièmes du transport total?

M. FAIRWEATHER: Dans ce cas, nous créditerions à l'embranchement la recette totale. Supposez que le revenu soit de \$200 par wagon: nous créditerions de \$200 le compte de l'embranchement. Nous dirions que nous avons eu des frais sur l'embranchement, que nous avons remorqué le wagon un millier de milles. Si nous l'avons remorqué 30 milles sur l'embranchement et 1,000 en tout, nous l'avons remorqué 970 milles sur le reste du réseau. Mettons que le remorquage a coûté \$85 et que la recette s'est élevée à \$200. Mettons aussi que les frais occasionnés par le transport sur l'embranchement se montent à \$70 et, sur le reste du réseau, à \$85. La dépense totale serait ainsi de \$155. Déduisant cette somme du total de \$200, il resterait \$45 à créditer à l'embranchement. C'est ainsi que nous procédons. Nous créditons à l'embranchement tout ce qui lui revient et non pas seulement tant par mille de parcours.

L'hon. M. VENIOT: Tout ce qui lui revient pour le trafic provenant de ses voies.

M. FAIRWEATHER: Nous lui créditons absolument tout le trafic qui circule sur ses voies ou en provient.

M. HOWARD: Après déduction des frais occasionnés par le transport sur le reste du réseau?

M. FAIRWEATHER: Oui monsieur.

M. HOWARD: En d'autres termes, vous faites dans la pratique précisément comme s'il s'agissait d'un tarif d'entier parcours. Prenez un tarif d'entier parcours pour un transport provenant d'un embranchement et qui a circulé cinq milles sur celui-ci. Il reviendrait à l'embranchement une proportion beaucoup plus élevée qu'au reste du réseau, vu que le transport provient de l'embranchement.

M. FAIRWEATHER: Nous en tenons compte, comme nous tenons compte aussi du trafic qui y a son point d'arrêt.

M. HOWARD: Est-ce ainsi que l'indique le rapport de 1935 (Annexe A, page 220), au sujet du Quebec, Montreal and Southern? Vous y indiquez un déficit de tant par année.

M. FAIRWEATHER: Attendez. Je parlais d'une étude économique, voyez-vous. Ce que vous avez sous les yeux est une inscription pour les fins de la comptabilité des recettes et dépenses. Cela se fait d'une façon tout à fait différente.

M. HOWARD: Voilà où je veux en venir. Ce n'est pas un tableau exact?

M. FAIRWEATHER: Ce n'est pas un tableau exact, c'est vrai. Il n'indique nullement ce que valent ces embranchements au réseau national.

M. HOWARD: C'est ce que je cherchais à établir.

M. FAIRWEATHER: Pour qu'il fût exact, il faudrait calculer la valeur du trafic d'échange et la créditer à chacun des embranchements.

M. HOWARD: Vous ne le faites pas maintenant, mais vous le faites quand vous voulez établir le rendement de l'embranchement.

M. FAIRWEATHER: Quand nous éprouvons des doutes quant au rendement d'un embranchement, ou quand nous ne savons pas trop s'il convient d'en continuer l'exploitation, nous en faisons une étude approfondie.

M. HOWARD: Cela se résume donc à ceci: vous montrez au public qu'un certain embranchement occasionne au réseau un déficit annuel de tant, bien que cet embranchement soit un point de départ de trafic valant des milliers de dollars. Vous montrez au public que cet embranchement fonctionne à perte quand en réalité il est avantageux au réseau.

M. FAIRWEATHER: Parfaitement, monsieur, mais je crois que vous trouverez au bas du tableau une note, car je me rappelle l'y avoir placée moi-même.

M. VIEN: Que lisez-vous?

M. HOWARD: L'annexe A du rapport de l'an dernier, à la page 220.

M. MORROW: Je crois, monsieur Howard, que l'embranchement a touché \$130 des \$200 de frais de transport de ce wagon.

M. HOWARD: S'il en était ainsi, monsieur Morrow, vous ne présenteriez pas ces chiffres; vous indiqueriez un bénéfice effectif et non pas une perte.

M. MORROW: Je sais que vous cherchez à établir le pourcentage qu'obtiennent les embranchements.

M. FAIRWEATHER: On créditerait \$115 aux embranchements.

M. MORROW: Et \$85 au réseau principal, pour les autres 970 milles.

M. HOWARD: Dans la pratique.

M. MORROW: Oui.

M. HOWARD: Mais les chiffres de votre rapport de l'an dernier ne l'indiquent pas.

M. FAIRWEATHER: Nous avons essayé de l'indiquer par une note au bas.

M. HOWARD: Le note dit: "Nous n'avons aucune statistique indiquant le montant des recettes de l'ensemble du réseau provenant de trafic ayant son point de départ ou d'arrivée sur les lignes en question."

M. FAIRWEATHER: Cela l'explique.

M. HOWARD: "Les chiffres donnés comme ayant trait à l'embranchement sont des approximations établies au prorata." Au prorata, voyez-vous. C'est là où je veux en venir. Ce devrait être plus qu'au prorata.

M. FAIRWEATHER: On nous a demandé l'état et nous l'avons fourni avec cette réserve. Il n'indique pas la situation exacte.

M. HOWARD: C'est là où je voulais en venir. Bref, voici la situation: si vous avez une ligne entre deux points sur un petit embranchement qui ne transportait à peu près que des voyageurs et que le trafic-voyageurs venait à diminuer, la ligne ne serait pas rémunératrice; mais si sur cette ligne vous aviez une industrie qui vous donnait mille wagons de marchandises par année, la situation que vous indiquez ne serait pas exacte; cet embranchement serait avantageux au réseau, mais le tableau n'indique pas qu'il l'est.

Le Comité lève la séance jusqu'à huit heures.

SÉANCE DU SOIR

Le Comité se réunit à huit heures.

Le PRÉSIDENT: M. Fairweather reprendra son témoignage et commencera par l'ordonnance des trains.

M. FAIRWEATHER: Ordonnance des trains; personnel des gares; bureaux de pesage, d'inspection et de stationnement; quais pour le charbon et le minerai; fournitures et frais des gares; chefs et commis des gares; conducteurs et serre-freins des gares; préposés aux signaux et aiguilles des gares; conducteurs de locomotives des gares; wattmen des gares; combustible pour locomotive de manœuvre; force motrice pour manœuvre en gares, produite; force motrice pour manœuvre en gare, achetée; eau pour locomotives de manœuvre; lubrifiant pour locomotives de manœuvre; autres fournitures pour locomotives de manœuvre; frais des remises à locomotives; fournitures et frais des gares; exploitation de gares et termini en commun; débit; exploitation de gares et termini en commun, crédit; mécaniciens des trains; wattmen des trains; combustible pour locomotives des trains; force motrice pour trains, achetée...

L'hon. M. STEWART: Combustible pour locomotives des trains. Combien de houille canadienne et de houille étrangère avez-vous employée?

M. VAUGHAN: Nous avons employé pour nos lignes canadiennes, en 1935, 2,513,930 tonnes de charbon canadien et 988,346 tonnes de charbon américain.

L'hon. M. STEWART: Dans quelles régions utilisez-vous le charbon américain?

M. VAUGHAN: Nous employons le charbon canadien jusqu'à Toronto en venant de l'est et du charbon américain de Toronto à Winnipeg. Nous employons le charbon d'Alberta à Winnipeg et à l'ouest de cette ville et le charbon de la Colombie-Britannique dans la Colombie-Britannique.

L'hon. M. STEWART: Le chemin de fer a-t-il des intérêts dans des mines américaines?

M. VAUGHAN: Oui, nous sommes propriétaires des mines Rail et River.

L'hon. M. STEWART: Est-ce à ces mines que vous vous approvisionnez?

M. VAUGHAN: Oui, tout le charbon américain que nous utilisons au Canada vient de ces mines, sauf une petite quantité que nous apportons par notre bac transbordeur de Cobourg et que nous utilisons sur les rapides pour les voyageurs circulant entre Toronto et Montréal.

L'hon. M. STEWART: Quel est le prix de revient du charbon américain par rapport au canadien?

M. VAUGHAN: Le charbon américain nous revient moins cher, naturellement, dans la région où nous l'utilisons.

M. YOUNG: Moins cher par tonne, ou moins cher à consommer?

M. VAUGHAN: Moins cher par tonne.

L'hon. M. STEWART: Et comment se comparent-ils quant au rendement?

M. VAUGHAN: Le rendement du charbon américain est supérieur à celui du canadien.

M. HANSON: Le charbon américain est anthraciteux, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Non, bitumineux.

M. ELLIOTT: Le poste "surintendance" comprend-il les frais de déplacement, etc.?

M. FAIRWEATHER: Oui, quand ces frais se rapportent à ce poste.

M. HANSON: Et comprend-il les frais des wagons également, des wagons des surintendants, et les fournitures de ces wagons? Comprend-il tout cela?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. HANSON: Il comprend toutes les dépenses du surintendant.

M. HOWARD: Les dépenses de la direction sont-ils aussi comprises dans ce poste?

M. FAIRWEATHER: Dans le poste "surintendance"?

M. HOWARD: Oui.

M. FAIRWEATHER: Ah! oui. Mais qu'entendez-vous par direction?

M. HOWARD: Votre direction.

M. FAIRWEATHER: Certainement, dans la proportion où elle s'applique aux transports.

M. HOWARD: Dans la proportion où elle s'applique aux transports?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. le PRÉSIDENT: Vous pourrez discuter cela à un autre chapitre: frais généraux, à la page suivante.

M. HOWARD: C'est parfait.

M. FAIRWEATHER: Force motrice pour trains, produite; force motrice pour trains, achetée; eau pour locomotives des trains; lubrifiants pour locomotives des trains; autres fournitures pour locomotives des trains; frais des remises de locomotives; serre-freins; fournitures et frais des trains; exploitation des wagons-lits; manœuvre des signaux et enclanchements; protection des passages à niveau; manœuvre des ponts mobiles; exploitation des télégraphes et téléphones; exploitation du matériel flottant; messageries; impressions et papeterie.

L'hon. M. STEWART: Quant à l'exploitation des télégraphes et téléphones, le Conseil a-t-il à l'étude un projet de fusionnement des services télégraphiques des deux réseaux?

L'hon. M. FULLERTON: Nous nous trouvons actuellement dans une impasse; nous ne pouvons aller plus loin. Notre titre de propriété dans notre réseau télégraphique est imprécis. Nous avons projeté d'établir une nouvelle compagnie à laquelle seraient transportés les réseaux télégraphiques du Pacifique-Canadien et du réseau national. Notre titre de propriété dépend de certains baux en vertu desquels le réseau télégraphique doit être retourné à la Montreal Telegraph Company en 1978. Notre titre de propriété est entièrement défectueux, et nous n'avons pu trouver de moyen de réaliser un fusionnement. Les légistes, tant du Pacifique-Canadien que des Chemins de fer Nationaux, ont étudié la question, mais n'ont pu encore y trouver de solution. Nous nous trouvons donc arrêtés là.

M. FAIRWEATHER: Autres frais; exploitation des voies et propriétés en commun, débit; exploitation des voies et propriétés en commun; crédit, déblayage à la

suite d'accidents; dommages à la propriété; dommages à bestiaux sur les voies; pertes et dommages, marchandises; pertes et dommages, bagages; accidents à des personnes.

M. HANSON: Les messageries couvrent-elles leurs propres frais?

M. FAIRWEATHER: Les messageries, monsieur?

M. HANSON: Les messageries.

M. FAIRWEATHER: Ah! oui. C'est un des services rémunérateurs du chemin de fer.

L'hon. M. STEWART: A-t-on étudié la question de fusionner les messageries, ou y a-t-il coopération entre les deux réseaux à leur sujet?

L'hon. M. FULLERTON: M. Hungerford pourra vous l'expliquer un peu mieux que moi, car c'est une question d'exploitation.

M. HUNGERFORD: La commission extraparlementaire s'y est arrêtée. Le transport par messageries est assez semblable au transport de colis en wagons à marchandises. Or, en raison des circonstances changées en ce qui concerne la concurrence des camions, d'aucuns pensent qu'il serait possible de fusionner les messageries et les services de transport de colis des deux réseaux. La question fait actuellement l'objet d'une étude minutieuse.

M. YOUNG: S'agirait-il d'une fusion?

M. HUNGERFORD: Non; il s'agirait de savoir s'il vaudrait mieux réunir les services de messageries et de transport de colis de chaque réseau, plutôt que de fusionner les compagnies de messageries.

M. le PRÉSIDENT: Le chapitre est-il adopté? (Adopté.)

M. le PRÉSIDENT: Page 24, frais d'exploitation divers.

M. FAIRWEATHER: Service des wagons-restaurants et buffets; restaurants; élévateurs à grains; autres exploitations; total.

M. YOUNG: Le service des wagons-restaurants et buffets est-il exploité à perte?

M. FAIRWEATHER: Il n'est certainement pas très rémunérateur.

L'hon. M. STEWART: Il y a une différence entre "très rémunérateur" et exploitation à perte.

L'hon. M. FULLERTON: Tous les chemins de fer exploitent à forte perte leurs wagons-restaurants.

M. HANSON: Comment le chemin de fer a-t-il des frais relatifs à des élévateurs à grain?

M. FAIRWEATHER: Il s'agit des frais des élévateurs à grain appartenant au réseau.

M. HANSON: Le réseau possède des élévateurs?

M. FAIRWEATHER: Ah! oui.

M. le PRÉSIDENT: Le chapitre est-il adopté? (Adopté.)

M. le PRÉSIDENT: Page 24, frais généraux.

M. FAIRWEATHER: Appointements et frais des hauts fonctionnaires; appointement et frais des commis et aides; fournitures et frais du bureau général...

M. HOWARD: Est-ce sous cette rubrique: "appointements et frais des hauts fonctionnaires" que se trouve le nouveau Conseil des régisseurs?

M. FAIRWEATHER: Oui, il s'y trouverait compris.

M. HOWARD: Avec votre permission, monsieur le président, je voudrais poser deux ou trois questions à M. Fullerton.

M. le PRÉSIDENT: Faites.

M. HOWARD: Selon vous, à combien s'élève le déficit réel des Chemins de fer Nationaux pour l'année dernière?

L'hon. M. FULLERTON: A \$47,000,000.

M. HOWARD: Ce chiffre, d'après vous, a-t-il été établi par un procédé légitime?

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

M. HOWARD: Juste avant la suspension de la séance de la Chambre cet après-midi, le chef de l'opposition a soutenu que le déficit des Chemins de fer Nationaux s'établissait, pour l'année dernière, à \$115,281,689.79. Cela m'a choqué.

L'hon. M. FULLERTON: Il a compté les 26 millions de dollars d'amortissement exceptionnel de matériel et aussi les intérêts d'emprunts obtenus de l'Etat au cours d'années antérieures.

L'hon. M. VENIOT: Non pas. On le lui a demandé et il a répondu non.

M. ELLIOTT: Page 18.

M. YOUNG: Il s'est référé à la page 18, où se trouve le compte de profits et pertes.

L'hon. M. VENIOT: C'est bien cela.

L'hon. M. FULLERTON: On peut atteindre \$115 millions si l'on compte tout ce qu'il y a au monde.

Intérêts accumulés des prêts de l'Etat.....	\$ 35,949,676
Amortissement de la perte sur obligations.....	986,998
Dépréciation accumulée	636,449
Amortissement de matériel suranné.....	24,588,920
Matériel mis au rancart et non remplacé.....	4,030,095
Ajustement des prix des terres.....	958,878
Ajustement de la dépréciation (ordonnance no 500 de l' <i>Interstate Commerce Commission</i>)	522,827
Divers	186,377
	<hr/>
	\$ 67,860,224

Soit la différence entre \$115,281,000 et \$47,421,000.

M. HOWARD: On pourrait accroître cette somme en y ajoutant les indemnités des députés.

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. HOWARD: Mais vous êtes convaincu que la somme de \$47,000,000 représente le véritable déficit des Chemins de fer Nationaux pour les derniers douze mois?

L'hon. M. FULLERTON: C'est le déficit en espèces.

M. HOWARD: Et il comprend les amortissements exceptionnels pratiqués cette année et qui dépassent de beaucoup ceux de toute année antérieure.

L'hon. M. FULLERTON: Ils n'y sont pas compris.

M. HOWARD: Les 29 millions.

L'hon. M. FULLERTON: Ils ne sont pas compris dans les 47 millions. Vous lirez à la page 4.

La somme d'argent nécessaire pour combler le déficit du réseau pour l'année civile 1935 s'élève à \$47,421,464, contre \$48,407,900 l'année précédente. Il faut remarquer que dans les comptes détaillés du chemin de fer ici présentés figurent diverses charges telles que: intérêts accumulés des prêts de l'Etat, dépréciation accumulée sur les lignes du réseau aux Etats-Unis, amortissement de la perte sur la dette fondée, perte, au compte d'établissement sur matériel mis au rancart et non remplacé, et perte comptable résultant du programme exceptionnel d'amortissement de matériel suranné. En conformité du chapitre 17 des Statuts de 1935, on n'a pas compté ces charges en établissant les prévisions budgétaires pour l'année.

L'hon. M. HOWE: Le chef de l'opposition a précisé que cette perte était celle de 1935 et non pas l'accumulation d'années antérieures.

L'hon. M. FULLERTON: S'il tient à calculer de cette façon, il peut atteindre les 115 millions.

L'hon. M. HOWE: Vous n'êtes pas de son avis?

L'hon. M. FULLERTON: Non.

L'hon. M. HOWE: Vous convenez que les 26 millions de dollars d'amortissement constituent une accumulation?

L'hon. M. FULLERTON: Dans un sens; on aurait dû les répartir sur un nombre d'années.

M. HOWARD: Si vous additionniez les amortissements de l'année dernière et de quelques années antérieures et les divisiez par le nombre d'années, vous obtiendriez un chiffre moindre?

L'hon. M. FULLERTON: Oui. En prenant la direction du réseau, l'an dernier, nous avons constaté ce matériel suranné, et j'ai proposé sa mise au rancart, qui n'a eu lieu que cette année. Nous avons cru de notre devoir de le supprimer, vu sa parfaite inutilité. La moyenne de la perte au compte du revenu pour treize ans, lignes de l'Est comprises, s'établit à \$28,767,000.

M. HOWARD: A quelle page?

M. le PRÉSIDENT: A la page 26, au chapitre des recettes et dépenses.

L'hon. M. FULLERTON: La moyenne de treize ans, y compris les lignes de l'Est, s'établit à \$28,767,693.44.

M. HOWARD: Quelle somme avons-nous voté en tout, à même le trésor public, aux Chemins de fer Nationaux cette année?

L'hon. M. FULLERTON: Quelque 47 millions de dollars.

M. HOWARD: Il n'y a donc rien qui justifie ce chiffre de 115 millions que l'on communique au public en disant qu'il constitue le déficit?

L'hon. M. FULLERTON: L'un est une somme d'argent et l'autre une inscription comptable.

M. HOWARD: Evidemment, on ne peut avoir un déficit dépassant la somme que l'on a votée.

L'hon. M. FULLERTON: Un déficit en espèces.

L'hon. M. STEWART: Mais si vous aviez affaire non pas à l'Etat, mais à une compagnie privée et à ses actionnaires, il vous faudrait compter le déficit à 115 millions.

M. HOWARD: Non.

L'hon. M. FULLERTON: Nous n'existerions plus, il me semble.

L'hon. M. STEWART: Cela n'a rien à y voir. Avant de cesser d'exister, vous présenteriez à vos actionnaires un rapport indiquant, si vous vouliez leur révéler la situation exacte, un déficit de 115 millions de dollars.

L'hon. M. FULLERTON: Oui, si nous comptons la totalité des intérêts accumulés sur toutes les dettes contractées dès le début.

L'hon. M. STEWART: N'est-ce pas une dette?

L'hon. M. FULLERTON: Ce serait de la bonne comptabilité, je suppose.

M. HOWARD: Reprenons la question de M. Stewart: si vous n'aviez pas l'Etat pour vous commanditer, il vous faudrait, à la fin de votre année, faire une émission d'obligations pour vous procurer les fonds nécessaires à votre exploitation?

L'hon. M. FULLERTON: D'accord.

M. HOWARD: Quel montant d'obligations vous faudrait-il émettre pour l'exploitation de l'an dernier?

L'hon. M. FULLERTON: 47 millions de dollars.

L'hon. M. STEWART: Comment payeriez-vous les intérêts que vous devez aux autres créanciers?

M. HANSON: Les intérêts sont compris dans ce chiffre.

L'hon. M. VENIOT: Ce montant ne comprend-il pas tous les intérêts sauf ceux qui sont dus à l'Etat?

M. le PRÉSIDENT: Les intérêts dus au public.

L'hon. M. STEWART: Mais pas ceux qui sont dus à l'Etat.

M. HOWARD: Monsieur Fullerton, il y a longtemps que les contribuables canadiens comblent des déficits et avancent des sommes pour des dépenses d'établissement de toute sorte destinées au développement du pays. Or pensez-vous qu'il est plus légitime d'exiger l'intérêt des sommes avancées aux chemins de fer de l'Etat que celui des octrois consentis à l'agriculture?

L'hon. M. FULLERTON: Assurément non. Et c'est là un des principaux motifs de notre désir de modifier la structure financière du réseau de l'Etat, de le débarrasser de tout ce bois mort.

L'hon. M. VENIOT: A combien s'élève l'intérêt dû au public?

L'hon. M. FULLERTON: Cette année, à \$53,468,000.

L'hon. M. VENIOT: Cela ne donne-t-il pas un surplus de quelque sept millions?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, il existe un surplus disponible d'environ cinq millions de dollars.

L'hon. M. HOWE: Voulez-vous nous expliquer le poste "Intérêts des prêts de l'Etat"? Quel est le taux d'intérêt?

L'hon. M. FULLERTON: Vous trouverez à la page 29, monsieur Howe, les différentes émissions d'obligations et leur taux d'intérêt. Dans la plupart des cas, le taux est de 6 p. 100. Vous verrez 6 p. 100, 6 p. et 5. 100. Cet argent ne coûte certainement pas 6 p. 100 à l'Etat.

M. HOWARD: Pas maintenant.

M. YOUNG: En tout cas, il n'est pas exact de dire que cette somme de 115 millions représente, de quelque façon que ce soit, le déficit d'une année. Certains de ses éléments constituent une sorte d'accumulation de déficits, n'est-ce pas?

L'hon. M. FULLERTON: Certaines gens trouvent plaisir à les empiler afin de peindre un tableau aussi sombre que possible.

L'hon. M. VENIOT: Environ 90 p. 100 des prêts de l'Etat portent intérêt à 6 p. 100 ou à peu près.

L'hon. M. STEWART: A propos du matériel suranné, il est évident que, si l'on avait effectué en d'autres années les gros retraits que l'on a faits l'année dernière, les déficits des années antérieures eussent été plus considérables.

L'hon. M. FULLERTON: C'est parfaitement vrai.

L'hon. M. STEWART: Ils eussent été plus considérables en d'autres années?

L'hon. M. FULLERTON: Parfaitement.

L'hon. M. HOWE: En d'autres termes, c'est un déficit cumulatif.

L'hon. M. STEWART: Pourquoi n'a-t-on pas amorti ce matériel en d'autres années, est-ce afin de faire paraître la situation meilleure qu'elle l'était réellement?

M. MAYBANK: De quelle année s'agit-il? D'un nombre d'années?

L'hon. M. FULLERTON: D'un nombre d'années. M. Hungerford a expliqué ce matin pourquoi cette grosse somme n'avait pas été rayée plus tôt.

L'hon. M. HOWE: La question ayant été soulevée au Parlement, il serait utile que M. Hungerford examinât cet état des profits et pertes et nous donnât une idée nette de la situation.

L'hon. M. FULLERTON: Je crois que M. Cooper pourra le faire.

M. le PRÉSIDENT: S'agit-il de la page 26, recettes et dépenses?

L'hon. M. HOWE: La page 18 m'intéresse, vu que la question a été soulevée.

M. le PRÉSIDENT: Nous allons donc retourner à la page 18 et discuter l'état des profits et pertes. Commencez, monsieur Cooper.

M. COOPER: Quelle est la question?

L'hon. M. HOWE: Je désirerais une explication de l'état des profits et pertes. La question a été soulevée à la Chambre, et il serait utile de l'étudier ici, afin d'être en état de la discuter si l'occasion se présente de nouveau.

M. COOPER: A la page 19, en face, se trouve ce qu'on appelle l'"Etat des revenus", qui expose les opérations normales de la compagnie pour l'année 1935. Le résultat des opérations anormales figure à l'état des profits et pertes. L'objet des deux états est d'essayer de faire indiquer par l'état des revenus le revenu normal résultant des diverses opérations applicables à l'année même. Ainsi, le retrait de matériel est considéré comme anormal. Il n'est nullement normal. Par conséquent, si on l'inscrivait à l'état des revenus ou parmi les frais d'exploitation, il fausserait le résultat. Notre système de comptabilité a été établi de façon à faire figurer les opérations anormales à l'état des profits et pertes. C'est ce que nous avons fait.

L'hon. M. FULLERTON: Voulez-vous une explication des différents postes de l'état des profits et pertes?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. COOPER: Le premier poste est intitulé "Crédits provenant de retraits en voie et matériel". Il s'agit de bénéfices réalisés sur la vente de petites propriétés. La somme représente l'excédent du prix de vente sur le prix d'achat.

L'hon. M. STEWART: Le montant est plus considérable que l'année précédente.

L'hon. M. FULLERTON: Oui, près du double.

L'hon. M. STEWART: Comment cela s'explique-t-il?

M. COOPER: Le chiffre dépend surtout de nos ventes de terrains. Elles varient d'année en année.

L'hon. M. STEWART: Considérez-vous comme anormal ce chiffre de \$24,000, quand l'année précédente il était de \$13,000?

M. COOPER: Le mot "anormal" ne convient peut-être pas ici. Il ne s'agit pas d'une opération d'exploitation, mais plutôt d'établissement. Nous avons vendu des biens figurant au capital plus cher qu'ils nous ont coûté, et la bonne comptabilité exige que l'excédent soit crédité à ce compte.

M. MAYBANK: Combien d'opérations englobe ce chiffre de \$24,000?

M. COOPER: Je l'ignore, monsieur. Nous y avons groupé les montants de moins de \$500. Il y en a trois de plus de \$500.

M. MAYBANK: Il y en a trois de plus de \$500?

M. COOPER: Oui.

M. MAYBANK: Ce total comprend un grand nombre de petits montants?

M. COOPER: Oui.

M. MAYBANK: De quelle nature? Enumérez-en quelques-uns.

M. COOPER: Le premier représente la vente au ministère des Travaux publics d'un terrain destiné à servir d'emplacement à un nouvel immeuble pour les postes. Nous avons vendu ce terrain au ministère pour une somme légèrement supérieure au prix de revient.

M. HOWARD: Cela se résume à troquer des dollars.

L'hon. M. STEWART: Non pas troquer des dollars mais en obtenir.

M. MAYBANK: Il s'agit d'un terrain que vous avez vendu à l'Etat pour la construction d'un bureau de poste. Combien l'avez-vous vendu?

M. COOPER: Je l'ignore, monsieur. Je sais que la différence entre le prix de vente et le prix d'achat était de \$13,000.

M. MAYBANK: La différence entre le prix de revient et le prix de vente était de \$13,000?

M. COOPER: Oui, et ces \$13,000 font partie des \$24,000

M. MAYBANK: Chacun des montants formant le total de \$24,000 représente une plus-value?

M. COOPER: L'excédent du prix de vente sur le prix d'achat.

M. HOWARD: Si l'on déduit ces \$13,000 des \$24,000, il reste \$11,000.

M. COOPER: Oui.

M. HOWARD: C'est donc moins que l'année dernière.

M. MAYBANK: Cette aubaine à part, les deux années se valent.

M. COOPER: Oui. Le poste suivant, paiements en trop non remboursables, représente des sommes dues à des expéditeurs qui avaient reçu des factures plus élevées que le tarif applicable. Nous vérifions toujours nos factures quand elles parviennent au bureau des recettes, et si nous constatons qu'un agent s'est trompé, qu'il a fait payer trop cher à l'expéditeur, nous remboursons à ce dernier la différence. Mais il arrive parfois qu'on ne peut rejoindre l'expéditeur: alors, nous annulons le crédit, et ce sont ces annulements qui constituent ce poste.

Donations, \$30,328.73. Cette somme représente des biens payés par autrui, notamment des voies de garage situées sur la propriété du chemin de fer et dont le titre de propriété est considéré comme acquis à la compagnie de chemin de fer. Nous en débitons le montant au compte d'établissement, et, comme l'opération ne se rapporte pas à l'exploitation, nous considérons la contre-partie comme un bénéfice au compte d'établissement. Ce compte y pourvoit.

Le PRÉSIDENT: Le loyer des voies de garage est-il compris dans cette somme, ou celle-ci est-elle constituée seulement par des imputations au compte d'établissement?

M. COOPER: Elle ne comprend que la valeur de biens qui deviennent acquis à la compagnie de chemin de fer mais qui ont été payés par autrui.

M. MAYBANK: Pourquoi y avez-vous donné le nom de "donations"?

M. COOPER: Le mot n'est pas de nous, monsieur. Nous avons adopté la terminologie de l'Interstate Commerce Commission et du classement établi par l'Etat.

M. HOWARD: Je ne saisis pas tout à fait. Supposez que vous installiez une voie de garage comme celle que je paie aux Chemins de fer Nationaux; je paie les traverses, le nivellement du terrain, et ainsi de suite, et je vous paie en outre \$250 par année pour l'usage de la voie de garage. Or, comment pouvez-vous appeler cela une donation?

M. COOPER: Dans certains cas, nous pourrions vous demander de payer le changement de voie sur le domaine du chemin de fer. Et cependant, nous considérerions ce changement de voie comme nous appartenant, parce qu'il fait partie de notre ligne principale.

M. HOWARD: Et vous le débitez au compte d'établissement. Ce serait une donation, parce que vous n'en retirez aucun revenu.

M. COOPER: C'est une addition au domaine du chemin de fer et on le compense par un crédit au compte de profits et pertes.

M. le PRÉSIDENT: C'est de la comptabilité composée.

M. HOWARD: C'est du nouveau. N'estimez-vous pas qu'il vaudrait beaucoup mieux le porter à votre compte du revenu et ne pas parler de donations?

M. COOPER: D'accord, pour ce qui est du loyer, mais il faut distinguer entre les opérations d'établissement et d'exploitation.

L'hon. M. STEWART: Je suppose que vous avez des magasins et d'autres immeubles semblables qui y seraient compris?

M. COOPER: A Port-Huron, quand nous avons projeté de construire une usine de réparation de wagons, les citoyens de la ville ont donné à la compagnie de chemin de fer le terrain nécessaire à cette fin. Or, l'Interstate Commerce Commission exigerait que la valeur du terrain fût portée au compte domaine; et, comme il faut évidemment une contre-partie, on l'inscrit comme constituant une donation. C'est en effet une donation. Le terrain est donné à la compagnie.

M. HOWARD: C'est, sans aucun doute, une donation.

M. HANSON: Oui, c'est clair.

M. COOPER: Crédits divers. Il s'agit, comme le nom l'indique, d'éléments divers. Les voici: bénéfice réalisé sur le rachat d'obligations garanties 2 p. 100; bénéfice réalisé sur les obligations 4 p. 100 de la compagnie Saint-Jean & Québec rachetées au moyen du fonds d'amortissement; dividendes résultant de procédures de liquidation après amortissement du capital engagé; vente de matériel recouvré du chemin de fer Toronto Suburban moyennant une somme dépassant le montant amorti par anticipation; et d'autres éléments semblables.

Débits: Surplus affecté aux achats de matériel: cela se rapporte au poste donations; le montant de \$2,064.34 est pour nos lignes aux États-Unis. Ici encore, la classification de l'Interstate Commerce Commission exige que les donations en nature reçoivent une affectation déterminée, afin qu'elles ne figurent pas au compte du surplus disponible.

Perte sur dette fondée éteinte au moyen du surplus: Nous achetons parfois de nos propres valeurs pour notre caisse d'amortissement. Lorsqu'il s'agit de valeurs qui avaient été émises à perte, il nous faut, lors de leur réacquisition, annuler toute partie de la perte qui n'a pas été éteinte.

Débits pour voie et matériel mis au rancart: Ce poste comprend les 24 millions de dollars de matériel suranné; les autres éléments principaux représentent des embranchements abandonnés et démantelés.

M. WALSH: A propos de cette somme de 29 millions, voulez-vous vous reporter au rapport du conseil, à la page 11: retrait de matériel, 23 millions. Ces 23 millions ne figurent pas par la suite. Plus loin, à la même page, on trouve: retrait de matériel en 1935, \$5,500,000. Revenant à la page 19, on voit: frais d'exploitation du chemin de fer, 158 millions; ces \$5,500,000 y sont compris, je suppose.

M. COOPER: Oui.

M. WALSH: Mais les 23 millions n'ont jamais figuré au compte des revenus.

M. COOPER: Parfaitement.

M. WALSH: Cela ne tend-il pas à indiquer une perte nette moindre que si ce matériel avait été retiré du service d'année en année? Puisque vous mettez au rancart, en 1935, pour 23 millions de matériel, pourquoi ne l'indiquez-vous pas à l'état des revenus, page 19? Pourquoi l'inscrivez-vous directement au compte de profits et pertes sans qu'il passe par l'état du revenu?

M. COOPER: Si ces retraits de matériel avaient correspondu exactement au matériel mis au rancart année par année, fort bien; dans ce cas, l'état des revenus a révélé chaque année, un chiffre inférieur à la perte nette. En effet, on aurait bien pu répartir le chiffre des retraits sur vingt années, car sans doute, ce matériel a servi plus longtemps que cela. On aurait donc pu grever l'état des revenus d'environ un million de dollars par année. Mais, nous l'avons expliqué, ce matériel a été mis au rancart dans des circonstances anormales. Le cas est

tout autre que celui des retraits annuels de matériel usé. Ces circonstances anormales les tiennent à la crise, aux arrangements conclus pour échanges de services, à l'abandon de lignes à faible trafic et à l'incidence de la vétusté par opposition à la dépréciation. Au surplus le principe en jeu a été discuté à fond devant les autorités comptabliaires de l'Interstate Commerce Commission, qui doivent donner leur approbation à l'emploi du compte de profits et pertes en ce qui concerne nos lignes situées aux Etats-Unis. Il semble raisonnable de suivre le même principe pour nos lignes canadiennes.

M. WALSH: Aucune partie de ces 23 millions de dollars n'a été imputée aux lignes américaines?

M. COOPER: Non. L'année précédente, cependant, à l'occasion de l'exécution d'un semblable programme de mise au rancart sur le Grand-Trunk-Western, nous soumîmes les circonstances à l'Interstate Commerce Commission qui nous autorisa à employer le compte de profits et pertes. En 1935, nous étendîmes le même principe à la comptabilité de nos lignes canadiennes.

M. WALSH: Je suis d'avis que le déficit net de revenu indiqué à la page 19 pour l'année 1935, soit près de 49 millions, devrait être augmenté de cette somme de \$23,238,000, ce qui le porterait à 70 millions.

M. COOPER: Vous n'acceptez donc pas mon raisonnement?

M. WALSH: J'accepte votre suggestion, mais je suis d'avis que, depuis 1921 ou 1923, on n'a pas débité ce compte d'une somme suffisante à titre d'amortissement de matériel mobilier et immobilier. Ainsi, en 1923, on l'a débité d'un million de dollars, somme que l'on a graduellement augmentée jusqu'en 1930, bien qu'il ne fût pas nécessaire de l'augmenter de plus d'un et demi pour cent au maximum, à mon sens. Je pense que vous conviendrez, et la direction du réseau aussi, qu'elle devrait correspondre à environ 3 p. 100 des 4 millions de dollars. Il me semble que ces 23 millions—près de 24 millions—que l'on nous impose cette année—1935—ne sont pas indiqués, et cela parce que, les années antérieures, la comptabilité du réseau n'a pas été chargée d'une somme suffisante à titre de retrait de matériel. Est-ce exact, ou estimez-vous que mon raisonnement est faux?

M. COOPER: Il est juste en partie, monsieur Walsh. Mais M. Hungerford a expliqué ce matin que, de 1923 à 1930 en tout cas, le réseau a absorbé une dépense fort considérable en reconstruction de matériel que nous avons imputée au compte des dépenses d'exploitation.

M. HUNGERFORD: Nous avons mis au rancard le matériel usé chaque année.

M. HOWARD: Supposez que vous aviez fait en 1935 comme en 1934, alors que le montant était de \$1,290,194. Supposez qu'il fût, cette année, de 2 millions. En suivant le même principe que les années antérieures, l'imputation totale aurait été moindre par 27 millions, soit 3 millions.

M. COOPER: C'est exact.

M. HOWARD: Cette somme, ajoutée à votre déficit de revenu, aurait constitué votre déficit véritable, n'est-ce pas?

M. COOPER: Non. Je crois que, dans ce cas, l'on déduirait les 27 millions des 115 millions.

M. HOWARD: Ah! non.

M. COOPER: En supposant que nous allions accepter toutes les autres charges, telles que les intérêts des prêts de l'Etat et ainsi de suite.

M. le PRÉSIDENT: Il faut accepter la preuve.

M. HOWARD: Vous n'allez sûrement pas accepter l'intérêt des avances de l'Etat?

M. COOPER: Non. Mais vous disiez si les 29 millions avaient été 2 millions.

M. HOWARD: Oui.

M. COOPER: Comment 1935 se fût-il comparé avec 1934?

M. HOWARD: Soit.

M. COOPER: En 1934, la perte du réseau, d'après le compte de profits et pertes, s'est établi à 89 millions. Or, si les 29 millions eussent été 2 millions, le déficit de 1935 eût été de 88 millions.

M. HOWARD: Oui; si vous ne comptiez pas les intérêts des prêts de l'Etat dans les deux cas, vous auriez 53 dans l'un et 51 dans l'autre.

M. COOPER: D'accord. Il faudra en outre, il me semble, déduire les embranchements supprimés à jamais.

M. HOWARD: Assurément.

M. COOPER: Quand vous enlevez et mettez au rebut, parce qu'elle n'a plus d'utilité, une ligne qui a coûté un million, la perte ne constitue pas une dépense d'exploitation.

M. HOWARD: Non.

M. COOPER: Il s'agit d'une diminution de capitaux fixes. Et ce compte est le seul où il convienne de l'inscrire.

M. HOWARD: Parfaitement.

M. WALSH: Pourquoi n'avez-vous pas comptabilisé les \$5,500,000 de cette façon? Vous auriez ainsi pu établir un déficit de revenu net inférieur à 48 millions.

M. COOPER: Parce que normalement on remplace le matériel mis au rancart; et les remplacements de matériel passent par le compte d'exploitation.

M. HOWARD: Parfaitement.

M. COOPER: Les renouvellements et retraits de matériel sont des dépenses d'exploitation.

M. WALSH: Ces quelque 16,000 unités ne seront pas remplacés, n'est-ce pas?

M. COOPER: Non.

M. WALSH: Il s'agit de retraits exceptionnels de matériel qui ne sera pas remplacé.

M. COOPER: Monsieur Walsh, le rapport de 1934 expose, à la page 10, les détails du programme. Nous avons en outre publié une brochure spéciale à ce propos. Le rapport présenté par le président aux régisseurs a été distribué aux membres du comité. Je ne sais si vous en avez des exemplaires.

L'hon. M. FULLERTON: J'ai des copies.

M. COOPER: C'est un exposé complet.

M. BOTHWELL: Il aurait fallu effectuer l'amortissement en 1934, et non l'an dernier?

M. COOPER: Je vous demande pardon?

M. BOTHWELL: On aurait dû ou bien on aurait pu amortir les sommes en 1934?

M. COOPER: Le président a recommandé la chose en 1934, mais les régisseurs n'ont autorisé la mise au rancart du matériel que cette année, et elle n'a eu lieu que cette année. C'est pourquoi elle est inscrite dans le rapport de 1935.

M. HOWARD: Quel est le montant global des taxes acquittées par le National-Canadien, l'année dernière?

M. BOTHWELL: Pourquoi ne pas compléter l'exposé?

M. HOWARD: Fort bien.

M. BOTHWELL: N'est-il pas préférable, monsieur le président, d'achever le relevé des résultats de l'exercice?

Le PRÉSIDENT: J'attends. Si cette question est vidée, nous pouvons continuer.

M. COOPER: Le chiffre de toutes les taxes acquittées en 1935—cela n'inclut pas la taxe sur les ventes, car elle est inscrite dans le coût du matériel—a été de \$6,044,175.

M. HOWARD: C'est une jolie contribution.

Le PRÉSIDENT: Continuez l'analyse du compte profits et pertes.

M. HOWARD: C'est une somme rondelette.

M. WALSH: Pour revenir aux 23 millions de dollars, cela ne semblerait pas une irrégularité à un homme d'affaires ou à une compagnie ordinaire? C'est ainsi que l'on procède dans le cours ordinaire des affaires?

M. COOPER: Vous voulez dire...

M. WALSH: Je cherche à me renseigner. J'avoue en toute franchise mon ignorance en ces matières. Je cherche des lumières.

M. COOPER: Voulez-vous signifier que nous suivons à cet égard la pratique commerciale ordinaire?

M. WALSH: Oui. Au reçu de ce bilan, l'homme d'affaires ordinaire ne donnerait-il pas à entendre, en voyant le mode d'inscription de ces deux item, ou ne dirait-il pas que c'est une tentative pour camoufler le déficit réel d'exploitation des chemins de fer?

M. COOPER: Il ne le ferait pas, s'il était au courant des faits et comprenait la comptabilité du réseau.

M. WALSH: Les fonctionnaires d'un autre chemin de fer ne prétendraient pas que vous cherchez à amoindrir le déficit d'exploitation en imputant un item spécial de ce genre au compte profits et pertes?

M. COOPER: Ma réponse se trouve dans ma mention de la Interstate Commerce Commission. Nous n'étions pas les seuls à faire face à cette situation anormale. Plusieurs chemins de fer étaient dans la même situation.

M. WALSH: Et ils ont procédé comme vous?

M. COOPER: Ils s'adressent à la commission, parce qu'elle est le corps constitué pour étudier pareils sujets et rendre une décision.

M. WALSH: Oui. Ce n'est pas du tout une chose anormale dans la comptabilité des chemins de fer?

M. COOPER: Non, ce ne l'est pas. Item dettes diverses, \$1,938,000. Elles sont de nature diverse. Je puis vous en indiquer quelques-unes, si vous voulez.

L'hon. M. STEWART: Je croyais que vous en faisiez l'énumération.

L'hon. M. HOWE: Je voudrais des éclaircissements sur la dette due à l'Etat.

M. COOPER: Oui, monsieur.

L'hon. M. STEWART: A la page 18, nous relevons un état de la perte nette du réseau qui se monte à \$115,281,689.79.

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le service des intérêts compris.

M. COOPER: C'est la perte comptabilisée, compte tenu des éléments qui ne sont pas du comptant, les amortissements du capital, les intérêts payés à l'Etat et autres item anormaux.

M. WALSH: A tous égards, le déficit est presque le même qu'en 1934, sauf l'item extraordinaire imputé à l'amortissement.

M. COOPER: Oui, monsieur Walsh.

M. WALSH: Pour ainsi dire le même.

M. COOPER: Le montant net des item du compte profits et pertes est \$30,-453,831; on y ajoute le déficit d'exploitation inscrit à la page 19: \$48,878,181.

Puis il y a l'intérêt des prêts effectués par l'Etat: \$35,949,676, soit un chiffre global de 115 millions de dollars. Le détail des intérêts des prêts effectués par l'Etat est consigné à la page 29. Ce sont les prêts consentis par le fédéral aux chemins de fer qui constituent maintenant le réseau national. Ils remontent au début. Ainsi qu'on la fait remarquer, le taux de l'intérêt est fort élevé. Il est de 6 p. 100 pour la plus grande partie du montant, et une partie de ces intérêts représentent le service de prêts qui ont servi à combler un déficit sans contrepartie d'actif. Nous n'avons donc aucune source de revenu applicable à cette charge.

L'hon. M. VENIOT: Qu'est-ce qui vous autorise à imputer 6 p. 100 sur ce compte?

M. COOPER: Les dispositions de la loi réglées par les décrets du conseil.

L'hon. M. STEWART: Cela remonte à 1923 ou 1924?

L'hon. M. VENIOT: J'ai joliment la certitude que le gouvernement a emprunté l'argent et l'a prêté aux chemins de fer, à une époque où il ne payait pas un taux de 6 p. 100.

L'hon. M. STEWART: Monsieur Veniot, je remarque un prêt à 6 p. 100, pour 1934, crédit 139. Il payait probablement ce taux à cette époque-là.

M. COOPER: L'établissement du taux de 6 p. 100 est antérieur, selon moi, à la nationalisation des chemins de fer. L'Etat s'est adjugé en l'espèce la priorité sur les actionnaires ou la minorité des intéressés, et le gouvernement n'avait aucune raison de se montrer généreux. Mais la situation a changé depuis la nationalisation du réseau et, abstraction faite de la question de savoir s'il faut ou non percevoir un intérêt, le taux est certes excessif.

L'hon. M. STEWART: Il est inscrit ici, mais vous ne l'acquitez pas.

M. COOPER: Non, monsieur, mais on commet une injustice envers le réseau en prétendant qu'on inscrit la somme à juste titre dans ce compte.

M. HANSON: Il faudrait l'amortir et n'y plus penser.

M. HOWARD: N'a-t-on pas cherché depuis deux ans à conclure un accord pour abaisser le service d'intérêt de cette dette?

M. COOPER: On a signalé la chose au gouvernement.

L'hon. M. VENIOT: L'emprunt de conversion d'il y a deux ou trois ans n'intéressait en rien le réseau national?

M. COOPER: Je n'en sais rien.

L'hon. M. VENIOT: Avez-vous eu ce renseignement?

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser sur les prêts du fédéral?

L'hon. M. HOWE: A propos de ces crédits affectés aux prêts, étaient-ils principalement destinés à combler le déficit de l'année? J'en relève un pour chaque année à partir de 1911. Est-ce à dire que ces déficits ont été capitalisés, chaque année?

M. COOPER: Quand les prêts ont été consentis aux anciennes compagnies, ils couvraient probablement tous les déficits existants, mais ils s'appliquaient aussi aux frais de premier établissement.

L'hon. M. STEWART: Il faut remarquer une réduction progressive du taux de l'intérêt à partir de 1932. En 1933, il était de 4 $\frac{3}{4}$ p. 100; en 1934, de 4 $\frac{1}{2}$ p. 100; en 1935, de 4 p. 100 en 1934, un prêt à 3 $\frac{1}{2}$ p. 100, chapitre 28; 1934, environ 3 $\frac{1}{2}$.

M. BOTHWELL: Il y a réduction depuis 1933?

L'hon. M. STEWART: Oui.

M. YOUNG: L'argent est meilleur marché, voilà tout.

L'hon. M. STEWART: C'était le taux courant, je suppose, à l'époque où le prêt a été accordé, voilà tout.

L'hon. M. HOWE: J'ai ici un détail fort intéressant. Je relève les prêts affectés aux dépenses au compte du capital, 249 millions de dollars; au rachat de la dette, 119 millions; à combler les déficits, 282 millions; déficits capitalisés et fonds de roulement prêtés au réseau, 282 millions de dollars.

M. MAYBANK: D'après la décomposition de l'inscription, quel est le chiffre global des déficits?

L'hon. M. HOWE: Prêts de 282 millions de dollars pour combler les déficits.

L'hon. M. STEWART: Depuis quand, monsieur Howe?

L'hon. M. HOWE: Depuis 1911.

M. VIEN: Où peut-on relever ces chiffres?

L'hon. M. HOWE: Dans l'inscription détaillée que je vois ici dans un livre rédigé au département et qui est exact je suppose.

L'hon. M. STEWART: Cela comprend le Nord-Canadien, le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique.

M. MAYBANK: Combien d'item distincts comprend le déficit?

L'hon. M. STEWART: Un item annuel.

M. MAYBANK: Le ministre a mentionné le fait qu'un a été inscrit par année.

L'hon. M. STEWART: Depuis l'acquisition du réseau par l'Etat.

M. COOPER: Des prêts ont été consentis aux compagnies distinctes Nord-Canadien et Grand-Tronc-Pacifique. Il y a probablement un item distinct pour chacune d'elles, mais depuis la fusion des lignes en réseau national, il n'y a plus qu'une inscription.

M. MAYBANK: Avez-vous jamais calculé le montant global du service des intérêts des prêts qui ont servi à combler ce déficit?

L'hon. M. STEWART: Le service est resté en souffrance.

M. MAYBANK: La somme est d'importance.

M. COOPER: La somme imputée, mais restée en souffrance, est de \$495,-030,137.29.

M. VIEN: A quelle page est-elle inscrite?

M. COOPER: A la page 17.

M. YOUNG: Quelle est la somme?

M. COOPER: 495 millions de dollars.

M. MAYBANK: Dans les comptes, la compagnie se trouve donc à avoir à son débit le montant que vous avez mentionné, du fait des intérêts affectés au compte des déficits?

M. COOPER: Qu'entendez-vous par là?

M. MAYBANK: Il est indiqué que le chemin de fer doit le montant des intérêts que vous avez mentionné.

M. COOPER: Mais la somme entière est inscrite dans notre rapport financier; il indique l'intégralité de nos obligations.

M. MAYBANK: Oui, je sais. Je cherche simplement à récapituler ce que vous avez dit. Le débit du réseau national semble grossi de la somme que vous avez mentionnée, une somme de quelque 400 millions de dollars.

M. COOPER: 495 millions de dollars.

M. MAYBANK: Du fait de l'imputation de l'intérêt des sommes affectées à combler les déficits.

M. COOPER: Oui.

M. HOWARD: Assurément.

M. MAYBANK: Je cherche à vérifier si mon idée est juste.

M. COOPER: Oui.

M. HOWARD: Assurément.

M. COOPER: Je n'avais pas saisi votre question.

M. VIEN: Référez-vous, page 27, à l'item ainsi libellé: "Principal et intérêt garantis par le gouvernement fédéral." Les obligations détenues par le public et les obligations détenues par l'Etat sont-elles incluses, ou bien les prêts consentis par l'Etat sont-ils exclus?

M. COOPER: Oui, les prêts consentis par le gouvernement fédéral sont exclus des inscriptions des pages 27 et 28.

M. VIEN: Et où sont-ils consignés?

M. COOPER: Page 29.

M. VIEN: Relève-t-on quelque part la dette fondée globale contractée et envers les portefeuillistes et envers l'Etat?

M. COOPER: Oui, elle est indiquée dans le bilan, page 17.

M. VIEN: Je remarque à la page 14 un tableau: "déficit d'exploitation après le service de l'intérêt de la dette fondée"—comparaison entre cinq moyennes annuelles de 1927 à 1930, et puis de 1931 à 1935. Les intérêts dus à l'Etat sont exclus du tableau, cela va de soi, n'est-ce pas?

M. COOPER: Oui.

M. VIEN: Savez-vous quel serait le montant, si on incluait l'intérêt dû à l'Etat?

M. COOPER: Il serait supérieur d'environ 35 millions de dollars...

M. VIEN: Les chiffres exacts sont-ils consignés quelque part?

M. MORROW: Je puis vous donner le montant pour les 13 années de 1923 à 1935 inclusivement: \$435,514,375.

M. VIEN: Il serait intéressant d'avoir le tableau de ces périodes de cinq ans avec le montant du déficit d'exploitation, compte tenu du service de la dette fondée due aux obligataires et de la dette fondée due à l'Etat.

M. COOPER: Je puis vous communiquer cela demain.

M. VIEN: Je serai heureux d'obtenir le renseignement.

M. MORROW: Puis-je me référer à la question des amortissements et de la dépréciation?

M. YOUNG: Auparavant, j'aurais une question à poser. Quelles sont les charges plus ou moins fictives, à votre estimation, ou pour renverser la proposition, quelles sont les charges sans contre-partie d'actif réel imputées au réseau?

M. COOPER: Au bilan?

M. YOUNG: Imputées au réseau.

M. COOPER: Parlez-vous des inscriptions au passif?

M. YOUNG: Quel est le chiffre avec l'accumulation des sommes?

M. COOPER: D'environ un milliard de dollars.

M. VIEN: Vous saisissez ce que je veux savoir?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. STEWART: Pour vider la question, il n'est pas exact, n'est-ce pas, de parler de somme fictive; elle représente des valeurs en espèces?

M. COOPER: Non, monsieur. On a demandé quel est le chiffre inscrit qui ne représente pas des valeurs actives?

L'hon. M. STEWART: M. Young a prononcé le mot "fictives".

M. YOUNG: Je devrais peut-être renverser la proposition.

M. VIEN: Maintenant, à propos des intérêts dus à l'Etat, je voudrais savoir où ils sont inscrits dans ce rapport annuel. Sont-ils inscrits quelque part?

M. COOPER: L'intérêt annuel?

M. VIEN: L'intérêt annuel.

M. COOPER: Ils sont inscrits à la page 29, intérêt annuel.

Le PRÉSIDENT: Intérêts accrus pour 1935, \$35,949,676. L'inscription est à la page 29.

M. MORROW: Ainsi qu'on l'a dit l'autre jour, il y a une différence entre la dépréciation et l'amortissement du capital. Les chiffres de 1923 à 1935 inclusivement indiquent que les dépenses globales au compte du capital se sont montées à 647 millions de dollars, et l'amortissement du capital pendant les 13 années, à 186 millions de dollars, soit une somme nette de 461 millions de dollars. Les dépenses au compte du capital ont dépassé notre amortissement du capital et vous constaterez, je pense, qu'à cette cadence l'amortissement n'est pas suffisant pour couvrir l'amortissement du capital et du matériel dans une période d'années. C'est le total de l'amortissement de la voie et du matériel. Reportez-vous à l'inscription et vous verrez que le montant de l'amortissement de la voie, l'an dernier, a été de \$5,770,000, et celui de l'amortissement du matériel de \$6,456,000, soit un chiffre global d'environ 12 millions de dollars. Nous avons donc les dépenses au compte du capital et l'amortissement du capital pour treize années, et le chiffre des dépenses est approximativement plus du triple de celui de l'amortissement.

M. BOTHWELL: Souscrivez-vous à ce que M. Hungerford a dit ce matin: savoir, que, de 1923 à 1930, compte complet a été tenu du matériel amorti de 1923 à 1930?

M. MORROW: Les chiffres tirés du rapport annuel de treize années...

M. BOTHWELL: C'est ce que M. Hungerford a dit ce matin, je pense.

M. MORROW: Ce n'est pas tout à fait ce que M. Hungerford a dit.

L'hon. M. STEWART: Que l'on réponde à la question.

M. HUNGERFORD: Dans nos remarques de ce matin, nous parlions exclusivement du matériel amorti, mais la question soulevée a plus d'ampleur. M. Morrow a répondu au sujet de l'accroissement des dépenses au compte du capital.

M. MORROW: Je vais vous donner le montant du matériel amorti et celui du matériel acheté. Les acquisitions et les améliorations représentent une somme de 177 millions de dollars, et l'amortissement, une somme de 61 millions de dollars, soit environ le tiers.

M. YOUNG: Je crois savoir qu'en outre vous effectuez des améliorations. Imputez-vous cela sur le compte d'exploitation?

M. HUNGERFORD: Jusqu'à un certain point, mais il y a eu, cela va de soi, un accroissement considérable du capital. Au début de la période discutée, ces propriétés étaient incomplètes à plusieurs égards et fort négligées, et il a fallu beaucoup d'argent pour coordonner ces lignes, et du temps pour les compléter en certains cas et les remettre au point et renouveler l'outillage. On ne pouvait réaliser cela en l'imputant seulement sur les frais d'exploitation au cours de cette période, car cette situation existait au commencement. Nous ne disposions pas alors d'un instrument complet, l'outillage n'était pas au point, il n'était pas en bon état de marche et il a fallu beaucoup de temps et de travail pour le rendre tel.

M. YOUNG: Je faisais remarquer qu'en outre ce retrait de matériel, le réseau a aussi affecté annuellement des sommes au compte d'exploitation pour l'entretien de l'outillage. L'amortissement ne prévoit donc pas toutes les dépenses, parce qu'il a fallu réparer sans cesse le matériel et le garder au point.

M. MORROW: Le texte porte: "achat de matériel et additions et améliorations".

M. FAIRWEATHER: Cela s'explique très bien, monsieur. Le coefficient d'exploitation d'un chemin de fer est comme de raison le coefficient de ses frais par rapport à son revenu. Et quand vous vous mettez à comparer le coefficient d'exploitation de deux réseaux, assurez-vous que vous comparez des choses semblables, sans quoi le coefficient n'a guère de sens. Quand vous établissez une comparaison entre le coefficient d'exploitation du Pacifique-Canadien et celui du National-Canadien, vous constatez que les deux réseaux présentent sur plusieurs points importants de divergences qui influent profondément sur le coefficient et ne permettent pas une comparaison entre les deux coefficients. D'abord, la comptabilité du Pacifique-Canadien et du National-Canadien n'est pas la même. Le National-Canadien inclut dans son revenu le revenu brut de ses services de messageries et de télégraphe et, dans ses dépenses, les frais de ces deux services. Le Pacifique-Canadien comptabilise ces items autrement. Il inscrit les recettes des messageries et du télégraphe comme un revenu spécial et les exclut de son bilan d'exploitation. Puis les deux réseaux offrent des divergences considérables qui influent sur le coefficient d'exploitation d'une manière marquée bien connue de ceux qui analysent les comptes de chemins de fer. Par exemple, le Pacifique-Canadien a une plus grande densité de trafic. M. Hungerford a déjà mentionné le fait que, lorsque les recettes d'exploitation montent, le coefficient baisse automatiquement, si la gestion du réseau est bonne. Le Pacifique-Canadien tire par mille de ses lignes de plus grandes recettes que le réseau national. Cela influe sur son coefficient d'exploitation. Puis par le fait qu'il dessert plus de centres agricoles que le réseau national il transporte les marchandises sur de plus longs parcours, d'où frais moindres aux têtes de lignes, et il est notoire qu'une fois le trafic mis en marche sur une voie ferrée, la continuation du mouvement coûte bien moins cher que le coût de la mise en marche et du déchargement. En outre, le National-Canadien doit résoudre des problèmes de gestion inconnus du Pacifique-Canadien. Le réseau national est un assemblage de lignes construites pour se concurrencer l'une l'autre et faisant double emploi à un degré considérable. Le réseau du Pacifique-Canadien a été construit et s'est développé en unité. Cela signifie que le réseau national est obligé de maintenir et d'exploiter ces services chevauchants. Puis, ainsi qu'on l'a déjà mentionné, il y a plus d'usines, de hangars aux locomotives, d'installations de têtes de ligne qu'on en aurait besoin, et il faut continuer l'exploitation de ces établissements parce qu'ils sont partie intégrante du réseau, mais ils compliquent les problèmes de gestion.

M. VIEN: Pourquoi les maintenir s'ils sont inutiles?

M. FAIRWEATHER: Ils font partie du service. On ne peut exploiter le chemin de fer sans eux. Par exemple, il y a deux usines à Winnipeg, l'une à Fort-Rouge et l'autre à Transcona, l'une propriété du Nord-Canadien, et l'autre propriété du Grand-Tronc-Pacifique. En ce cas, nous avons les mains liées par l'engagement d'exploiter l'usine. Par une convention avec la ville de Winnipeg, le Nord-Canadien s'est engagé à exploiter l'usine de Fort-Rouge.

M. VIEN: Ces conventions ne lient pas les intéressés?

M. FAIRWEATHER: Je ne sais trop.

M. VIEN: J'ai vu maintes fois des conventions mises au rancart sans la moindre difficulté.

L'hon. M. FULLERTON: Je me demande ce qui arriverait si nous propositions la fermeture des usines de Fort-Rouge.

M. VIEN: Qu'est-il arrivé à Nicolet, quand nous avons abandonné l'embranchement? La compagnie de chemin de fer avait conclu un engagement auprès de la municipalité de Nicolet et la Commission des chemins de fer, sous la distinguée direction du présent président du conseil de régie, a mis l'embranchement au rancart, sans qu'il y ait eu de renvoi et sans la moindre difficulté. Circonstance particulière, la ville de Nicolet avait accordé une subvention de \$10,000

pour assurer l'exploitation de l'embranchement, et, malgré cela, l'embranchement a été abandonné et la Commission des chemins de fer a ordonné la mise au rancart de la convention, et je me demande s'il serait plus malaisé d'en faire autant ailleurs.

M. FERLAND: Mon ami parle de Joliette.

M. VIEN: Non, de Nicolet.

M. FERLAND: Nous étions dans la même situation à Joliette.

M. VIEN: Je me suis présenté devant la Commission en cette occasion.

M. FERLAND: En ce qui regarde Joliette, la compagnie a reçu une subvention de \$10,000 et maintenant elle ne tient pas l'engagement contracté.

L'hon. M. FULLERTON: C'est parfaitement vrai.

M. FERLAND: Ce que nous réclamons, c'est qu'on répare à Joliette les wagons qui passent par cette ville.

M. HUNGERFORD: Nous avons réussi à nous débarrasser de bon nombre de ces superfluités.

M. VIEN: L'article 35 de la loi autorise la Commission des chemins de fer à étudier et à mettre au rancart n'importe quelle convention qui touche à l'exploitation d'un chemin de fer. Le distingué président du conseil de régie a agi en vertu de cette disposition.

L'hon. M. FULLERTON: Je ne pensais pas du tout aux difficultés d'ordre juridique, mais à d'autres considérations. M. Maybank vous dira combien il serait heureux de la fermeture de ces usines.

M. MAYBANK: J'allais poser quelques questions dans cet ordre d'idées, mais je me demandais si vous aviez terminé votre exposé des divergences que présentent les deux compagnies au point de vue du coefficient d'exploitation.

M. FAIRWEATHER: J'ai comparé les coefficients d'exploitation du National-Canadien et du Pacifique-Canadien pour leurs lignes au Canada, et je vais vous donner des exemples typiques de leur application. En 1923, le coefficient d'exploitation du réseau national était de 97.6. Celui du Pacifique-Canadien était de 80.7. Les mises au point mentionnées qu'il faudrait effectuer pour obtenir une véritable base de comparaison, réduiraient le coefficient du réseau national à 82.0. Autrement dit, si nous avions la densité du trafic du Pacifique-Canadien, la moyenne de parcours de son trafic, si notre comptabilité était établie comme la sienne, si nous étions débarrassés des problèmes de gestion qui, soit dit en passant, ne figurent que pour un point dans le coefficient, — le chiffre n'est pas très considérable, — notre coefficient d'exploitation, cette année-là, eût été de 82.0 contre le coefficient de 80.7 du Pacifique-Canadien.

M. MAYBANK: Vous avez mentionné le chiffre de 1 p. 100 au sujet de ces problèmes de gestion.

M. FAIRWEATHER: Un point dans le coefficient d'exploitation.

M. MAYBANK: Voulez-vous nous signifier que vous incluez là dedans les difficultés résultant des services faisant double emploi?

M. FAIRWEATHER: Le fait est que le National-Canadien est un réseau composé de quatre chemins de fer construits pour se faire concurrence et cette particularité se manifeste dans toutes les phases de notre exploitation. Par exemple, chacun de ces chemins de fer avait un matériel d'un type différent. Le problème pour nous, ce n'est pas l'entretien d'un seul type de matériel, mais de chaque type de matériel adopté par ces compagnies. Nous perdons dans cette mesure les avantages de l'uniformité. Il y a aussi ces aménagements superflus et chevauchants qu'il faut entretenir et exploiter jusqu'à un certain point. Le double emploi des lignes entre aussi en considération. Il y a des lignes principales qui font double emploi. Nous pouvons utiliser jusqu'à un certain point la meilleure ligne

comme ligne principale, mais nous sommes obligés d'exploiter deux lignes principales parce qu'elles existent.

M. MAYBANK: Et tous ces facteurs représentent un point?

M. FAIRWEATHER: Dans une année normale. Mais dans une année de dépression, comme nous en avons eu pendant la crise. . . .

M. MAYBANK: Le pourcentage est alors plus élevé?

M. FAIRWEATHER: Oui. Et en pareille année, il s'élève jusqu'à 1.6, mais en général, il est de 1 à 1.6. Reportons-nous à une autre année, 1928, par exemple, qui fut une excellente année. En 1928, notre coefficient d'exploitation a été de 83.6. Pour la même année, celui du Pacifique-Canadien a été de 75.8. Apparemment, il a eu sur nous un avantage de 8 points. Mais si l'on opère les rajustements mentionnés, notre coefficient pour cette année-là est de 70.1. Autrement dit, si nous avions eu la même densité de trafic que le Pacifique-Canadien en 1928, notre coefficient d'exploitation eût été inférieur au sien.

M. MAYBANK: De tous les facteurs que vous avez cités, la densité du trafic est l'élément capital, je suppose?

M. FAIRWEATHER: Il représente un chiffre considérable. Je puis vous indiquer le pourcentage. En 1923, il s'élevait à 11 points, en 1924 à 9.8. En 1928, il se montait à 6.6. La densité du trafic est d'une façon marquée le plus capital des facteurs mentionnés. Les autres se repartissent entre les composants du coefficient. Mais la densité du trafic est la clef véritable des finances de réseau. La densité du trafic entraîne l'abaissement du coefficient d'exploitation, pourvu que vous ayez une gestion compétente. Par exemple, chaque dollar de recettes additionnelles représenterait à l'heure actuelle un accroissement net de 50c, et la proportion se maintiendrait peut-être pour les dix ou douze millions de dollars suivants d'accroissement brut, pour fléchir quelque peu ensuite. Nous obtiendrions probablement ensuite 40c. d'accroissement net. Cela provient, cela va de soi, de la loi de la diminution du rendement. Prenez un réseau ayant un trafic d'une très forte densité. Il n'en retire pas le même avantage qu'un réseau dont la densité de trafic est faible. La densité du trafic est l'élément essentiel du revenu d'un réseau. Avec cela, vous aurez un bon bilan, et c'est le cas du National-Canadien. Chaque fois que la densité de notre trafic est en hausse, les résultats en témoignent. Je vais vous en donner un exemple. En 1928, la densité de trafic du réseau national n'était que la moitié de celle de la moyenne des réseaux américains de premier ordre,—d'après les normes ordinaires d'exploitation, c'était un réseau ayant un trafic de faible densité,—et cependant il se classait le cinquième, au point de vue des recettes, parmi tous les réseaux de voies ferrées du continent nord-américain. Autrement dit, le National-Canadien était dans la catégorie du Big Four des Etats-Unis. Il était dans la catégorie du Pennsylvania, du New York Central, du Southern Pacific et des réseaux de ce genre. C'était le résultat d'une exploitation compétente, d'une exploitation assez compétente et d'une densité de trafic raisonnable. La crise nous a fait perdre cette densité de trafic et notre coefficient d'exploitation a dépassé pour ainsi dire 90 p. 100.

M. VIEN: Par comparaison avec le Pacifique-Canadien, quelle a été la densité de trafic au cours de ces années?

M. FAIRWEATHER: Par comparaison avec le Pacifique-Canadien?

M. VIEN: Oui, durant cette période.

M. FAIRWEATHER: Pour le trafic-marchandises, le Pacifique-Canadien a eu une densité supérieure de 18 p. 100 à celle du réseau national, et pour le trafic-voyageurs, supérieure d'environ 25 p. 100.

M. VIEN: Pour quelle période?

M. FAIRWEATHER: Le pourcentage est joliment uniforme.

M. VIEN: Ce n'est pas ce que dit le rapport de la commission Duff. Je me rapporte à la page 33 de ce rapport. Vous connaissez le rapport de la commission Duff.

M. FAIRWEATHER: Je connais ce rapport.

M. VIEN: Examinez les tableaux ou les graphiques consignés dans le rapport de la commission Duff pour cette période, c'est-à-dire les chiffres qui ont été présentés devant la commission qui a fait une analyse du problème, et à la page 33 se trouve une comparaison entre la densité de trafic du National-Canadien et celle du Pacifique-Canadien. Par parcours-mille, pourcentage net de parcours mille—l'épaisse ligne noire—le graphique indique votre trafic par la ligne de votre trafic dense, la ligne de votre trafic moyen et celle de votre trafic léger. Les lignes de gros trafic donnent le coefficient de 9.11 pour le réseau national, et celui de 9.66 pour le Pacifique-Canadien. Ce n'est pas un coefficient de 18 p. 100, de 35 p. 100, mais d'à peine une décimale de 1 p. 100. Les lignes de trafic moyen, réseau national, 47.97. . .

M. MAYBANK: N'y a-t-il pas une différence entre les catégories du trafic dense et du trafic moyen?

M. VIEN: Ayez l'obligeance de me laisser poursuivre mon exposé et je serai très heureux de discuter la chose avec vous. Je voudrais surtout faire la démonstration que j'ai commencée. Si je fais tout à fait erreur, qu'on me détrompe et j'en conviendrai volontiers.

Lignes de trafic moyen: 47.97 National-Canadien, 53.53 Pacifique-Canadien; lignes de trafic faible: 42.92 National-Canadien et 36.82 Pacifique-Canadien. Puis prenez les pourcentages par tonne-mille. Trafic dense: 46.91 National-Canadien contre 50.52 Pacifique-Canadien. Trafic moyen: 48.10 National-Canadien contre 45.26 Pacifique-Canadien, et trafic faible, 42.92 contre 40.22. Il ressort ainsi du rapport de la commission Duff que la densité de trafic des deux chemins de fer n'accuse pas des divergences très considérables.

M. FAIRWEATHER: L'explication de ce fait, monsieur, c'est que la commission Duff a divisé les lignes en crochets. Ces crochets ont une extrémité de chaque côté et, quand on relie les lignes, ils peuvent fort bien accuser une variation considérable dans la densité du trafic, tout en restant dans la catégorie du trafic faible, trafic dense ou du trafic moyen. La différence peut aller jusqu'à 5 ou 10 pour 100, sans qu'elles cessent de figurer dans la même division.

M. VIEN: Sur ce point, les commissaires se sont appuyés sur les exposés consignés. C'est surtout le résultat d'une analyse faite par M. Loree, qui est un grand expert.

M. FAIRWEATHER: Je le sais, monsieur, et je sais sur quoi l'on s'est appuyé. J'ai même aidé M. Loree dans l'exécution de ce travail. Et je puis vous dire qu'en tonnes-milles nettes, mesure suivie par les ingénieurs, la densité du trafic-marchandises du Pacifique-Canadien est supérieure d'environ 18 p. 100 à celle du National-Canadien. Je puis aussi vous démontrer que pour le trafic-voyageurs. . .

M. VIEN: Pour quelle période?

M. FAIRWEATHER: La proportion est uniforme dans toute la période. Elle accuse des variations de 1 à 2 p. 100, mais telle est la moyenne. Je puis dire aussi que pour la densité du trafic-voyageurs. . .

M. VIEN: Avez-vous le tableau qui le démontre?

M. FAIRWEATHER: Je puis fournir les tableaux, oui.

M. VIEN: Voulez-vous les consigner?

M. FAIRWEATHER: Je le ferai. La densité du trafic-voyageurs du Pacifique-Canadien dépasse de 20 à 25 p. 100 celle du réseau national.

Le PRÉSIDENT: Puis-je demander, monsieur Vien, si vous voulez interroger M. Fairweather sur quelque point déterminé?

M. VIEN: Non. Voici quel est mon dessein: je cherche à constater, pour la gouverne du comité, si le rapport financier annuel du réseau national constitue un tableau véritable de la situation. J'ai l'impression, sauf erreur, qu'on ne peut tirer de justes conclusions du rapport annuel ainsi rédigé. Je ne donne pas à entendre qu'on ait jonglé avec les chiffres. Je ne donne pas à entendre que ce n'est pas un exposé fidèle de la comptabilité de la compagnie. Mais j'ai l'impression que le rapport ne donne pas aux contribuables une idée véritable de la situation, au point de vue de la densité du trafic, par exemple. Je cherche à découvrir, ainsi que ma question l'indique, quel est le coefficient d'exploitation, combien il en a coûté au réseau national pour gagner un dollar dans une certaine période. Et puis comment ce coefficient se compare-t-il avec celui du Pacifique-Canadien? Et si le coefficient du Pacifique-Canadien est très inférieur à celui du réseau national, quelle en est la raison? L'une des raisons données par M. Fairweather, c'est que la densité de trafic du Pacifique-Canadien est bien plus grande que celle du réseau national. J'avais déjà lu cela dans les rapports présentés les années précédentes par ce comité, dans les exposés de l'état de l'exploitation présentés par M. Fairweather lui-même, les années précédentes, dans le rapport de la commission extra-parlementaire et dans le tableau que j'ai mentionné. Cela ne semblait pas concorder,—et j'ai invité M. Fairweather à donner quelques éclaircissements,—cela ne semblait pas concorder avec l'affirmation relative à l'écart considérable qu'offrait la densité du trafic. Je veux donc me rendre compte jusqu'à quel point il faut rectifier le rapport annuel pour qu'il constitue un exposé fidèle de la situation. Et à ce sujet, j'avais une autre question à poser à M. Fairweather... J'espère que je ne retarde pas trop les délibérations du comité. Puis-je continuer?

Le PRÉSIDENT: Assurément. Continuez.

M. VIEN: Voici la question que je désire poser à M. Fairweather: N'est-il pas vrai que la densité du trafic n'influe pas beaucoup sur les frais d'exploitation? Il influe davantage sur les frais obligatoires que sur les frais d'exploitation?

M. FAIRWEATHER: Pour certaines compagnies et dans la mesure où une compagnie peut satisfaire les besoins du trafic, quand une compagnie a l'aménagement, les voies ferrées, l'outillage et le matériel nécessaires pour ce faire; en ce cas, il existe une relation étroite entre la densité du trafic et le coefficient d'exploitation. Il est possible de réduire cette relation en procédant d'une façon quelque peu rationnelle. C'est une question technique. Il se trouve que je suis le président d'un comité de l'American Railway Engineering Association qui s'occupe de ce sujet. Je puis dire que, dans ces bornes, il n'existe pas de facteur plus important ayant une répercussion sur le coefficient d'exploitation d'un chemin de fer que la densité de son trafic, surtout s'il appartient à la catégorie des réseaux ayant un trafic de faible densité. Je le répète, l'augmentation des frais d'exploitation n'est pas proportionnelle à celle du trafic. Pour en mesurer les conséquences, supposons qu'un réseau imaginaire ait un coefficient d'exploitation de 90. Disons que c'est un réseau ayant un trafic de faible densité. Que la densité du trafic augmente de 20 p. 100, il en résultera, cela va de soi, une augmentation de recettes de 20 p. 100; de sorte que le diviseur deviendra 1.2. Mais au lieu d'augmenter de 20 p. 100, les frais ne s'accroîtront que d'environ la moitié de ce chiffre. Par conséquent, en l'espèce, les frais appelés fixes seront, disons, de 50 p. 100, et les frais variables de 40. Etant donné ce relèvement de la densité du trafic par 20 p. 100, les frais du réseau seront de 98 au lieu de 90, et les recettes de \$1.20 au lieu de \$1, et le coefficient d'exploitation descendra de 90 à 82. C'est-à-dire, l'accroissement de 20 p. 100 de la densité du trafic abaissera de 8 points la densité de

trafic de ce réseau imaginaire. La situation du National-Canadien est tout à fait celle-ci ou lui ressemble beaucoup. J'ai dit, voyez-vous, qu'il existe entre le réseau national et le Pacifique-Canadien une différence de densité de 18 p. 100 pour le trafic-marchandises, et de 25 p. 100 pour le tarif-voyageurs. Et j'ai dit que sa répercussion sur le coefficient d'exploitation correspond à 7 ou 8 points, soit exactement le chiffre que j'ai obtenu dans mes calculs.

M. VIEN: En ce cas, si vous avez préparé l'état en question pour la commission extra-parlementaire, comment se fait-il que l'exposé que vous faites à la page 33 du rapport de la commission Duff soit si différent de celui que vous venez de faire?

M. FAIRWEATHER: En ce cas, M. Loree s'est évertué pas tant à établir des comparaisons entre le réseau national et le Pacifique-Canadien qu'à exposer une théorie, celle voulant que des réseaux ne devraient pas exister dont la densité de trafic est inférieure à 250,000 tonnes-milles, je crois. C'est pourquoi il a classé les réseaux en catégories de trafic faible, moyen et dense. Pour établir ce classement, ainsi que je l'ai expliqué, il faut nécessairement user d'un crochet. Par exemple, qu'appellez-vous trafic dense? C'est un trafic compris entre certaines limites. Voyez-vous, entre ces limites il peut exister des divergences de 10 p. 100, et la catégorie sera la même. Mais il n'en existera pas moins une différence de 10 p. 100.

M. VIEN: La comparaison qu'il établit entre le réseau national et le Pacifique-Canadien n'est donc pas exacte et est de nature à induire en erreur.

M. FAIRWEATHER: Je ne dirais pas cela. Quelle comparaison?

M. VIEN: Page 33.

M. FAIRWEATHER: Dans le contexte, je ne dirais pas qu'elle est de nature à induire en erreur. Non, je ne dirais pas qu'elle est de nature à induire en erreur.

M. VIEN: Il divise le trafic en trafic dense, moyen et faible.

Le PRÉSIDENT: Où est le crochet?

M. VIEN: Pour moi, c'est celui qui embrasse à la fois le réseau national et le Pacifique-Canadien.

M. FAIRWEATHER: Permettez-moi d'éclaircir ma pensée en signalant une chose et cela tirera la situation au net. Ma première catégorie, dit-il, page 41, inclut les lignes ayant un trafic annuel de plus de 2,750,000 tonnes-milles nettes.

M. VIEN: Oui.

M. FAIRWEATHER: Supposons que vous ayez deux lignes, dont l'une a un trafic de 2,750,000. Vous appellerez cela un trafic dense, n'est-ce pas?

M. VIEN: Oui.

M. FAIRWEATHER: Maintenant, vous avez une autre ligne dont le trafic est de 5 millions. C'est aussi une ligne à trafic dense, n'est-ce pas?

M. VIEN: Oui.

M. FAIRWEATHER: Mais dans une division embrassée par le même crochet, la densité de trafic des deux lignes présente un écart de 100 p. 100. Vous saisissez ce que je veux dire.

M. VIEN: Je saisis maintenant.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Vien, pourrions-nous ajourner cette discussion technique jusqu'à ce que nous arrivions à cette page? Je voudrais que nous progressions, ce soir. Nous pourrions y revenir.

M. MAYBANK: Il y a une couple de questions que je voudrais poser à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Fort bien.

M. MAYBANK: Vous avez dit que vous avez refait un exposé dans les mêmes termes que l'autre, et que vous avez agi ainsi pour nombre d'années. Vous nous avez donné des exemples.

M. FAIRWEATHER: Oh! oui.

M. MAYBANK: Pourriez-vous consigner pour une série d'années un tableau semblable à celui que vous venez de donner?

M. FAIRWEATHER: Oui, j'ai un tableau que je pourrais consigner.

M. MAYBANK: J'aimerais que pareil tableau soit versé au dossier, pour ma gouverne. Vous pourriez remonter plusieurs années en arrière, je suppose?

M. FAIRWEATHER: Oui, nous le faisons chaque année. Nous cherchons à comparer notre rendement d'exploitation avec tout étalon de mesure que nous pouvons obtenir. Nous le comparons avec celui des réseaux américains de premier ordre. Nous le comparons avec celui du Pacifique-Canadien. Je dois dire que la comparaison avec le Pacifique-Canadien est très malaisée. Les chiffres sont censés comparables, mais les statistiques des réseaux canadiens n'offrent pas la même comparabilité que celles des réseaux américain.

M. MAYBANK: Je vois.

M. FAIRWEATHER: Il est donc bien plus difficile d'établir une comparaison avec le Pacifique-Canadien qu'avec les réseaux américains de première catégorie, mais j'ai un état comparatif entre le réseau national et le Pacifique-Canadien.

M. MAYBANK: Vous pourriez peut-être insérer en même temps une comparaison du même genre entre le réseau et les réseaux américains de la première ou de la deuxième catégories, si vous en avez une.

M. FAIRWEATHER: Nous pourrions dresser un état pour la moyenne des réseaux de première catégorie.

M. MAYBANK: Fort bien. Cela suffit. Je voudrais me référer à des remarques faites sur la question d'une convention conclue à Winnipeg. Je voudrais connaître la nature de cette convention au sujet des usines de Fort-Rouge.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous qu'on consigne le document.

M. MAYBANK: Je me contenterais des grandes lignes, de l'exposé de sa nature et ainsi de suite.

Le PRÉSIDENT: Un résumé. En ce cas, monsieur Fairweather, vous aurez quatre états à préparer, un pour M. Vien, et trois pour mon honorable ami. En avez-vous pris note?

M. FAIRWEATHER: Oui. J'ai pris note de ce qu'on demande.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous ajourner la discussion...

M. MAYBANK: C'est satisfaisant.

Le PRÉSIDENT: ...de cette question jusqu'à ce que nous abordions cette page du rapport? Entre temps, il y a eu beaucoup de digressions. Pour que les délibérations progressent ce soir, je voudrais savoir si on a d'autres questions à poser sur les prêts consentis par l'Etat, page 29. Sinon, la question est réglée; en tout cas, nous allons passer outre.

M. VIEN: A ce sujet, je veux savoir pourquoi le service des prêts consentis par l'Etat n'est pas consigné dans les rapports annuels, en dehors de tableaux spéciaux. Ne faudrait-il pas l'inscrire comme une dette du réseau?

M. HOWARD: Non.

M. FAIRWEATHER: Cela est indiqué.

M. YOUNG: Cela est indiqué à la page 18.

M. VIEN: L'inscription ne figure pas au bilan.

Le PRÉSIDENT: Si.

L'hon. M. FULLERTON: Elle y figure.

M. COOPER: Page 17.

M. HUNGERFORD: Le service des prêts effectués par le gouvernement fédéral, page 18.

M. FAIRWEATHER: Pages 17 et 18.

Le PRÉSIDENT: C'est l'avant-dernier item.

M. FAIRWEATHER: La somme de l'année est inscrite à la page 18 au compte profits et pertes et virée au bilan, et elle figure dans l'addition.

M. VIEN: Quelle page?

M. FAIRWEATHER: Page 18.

M. VIEN: Au compte profits et pertes?

M. FAIRWEATHER: Oui et puis vous retrouvez la somme au bilan, page 17, dans l'item concernant les autres prêts du Dominion, intérêts courus et en souffrance du montant ci-dessus.

M. HANSON: La somme est de 174 millions de dollars.

M. FAIRWEATHER: Elle est inscrite au milieu de la page 17.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter le poste?

(Le poste est adopté.)

Le PRÉSIDENT: Puis il y a la dette fondée, principal et intérêt. Nous devrions adopter ce poste.

M. VIEN: A quel page se trouve-t-il?

Le PRÉSIDENT: Page 28; la discussion nous a fait errer en avant et en arrière.

M. HOWARD: C'est ainsi que nous aimons à discuter.

Le PRÉSIDENT: Ce sont seulement des détails des prêts.

(Le poste est adopté.)

Le PRÉSIDENT: Puis page 28, il y a la dette fondée, principal et intérêt.

L'hon. M. STEWART: Quelle partie de cette somme a été remboursée antérieurement à 1935? Que désigne le montant?

M. MAYBANK: Je ne vois aucun astérisque.

M. COOPER: Tout cela est indiqué à la page 27.

M. HOWARD: Il y a là quatre inscriptions consécutives.

L'hon. M. STEWART: Oui. Il y a des débentures à 7 p. 100, amortissables et portant échéance en 1940, \$1,246,350, et d'autres débentures à 7 p. 100, amortissables et portant échéance en 1940, \$1,525,819.17.

M. HOWARD: C'est seulement l'intérêt couru. L'item a disparu.

M. COOPER: Le principal de tous les intérêts énumérés est inscrit à la page 6?

L'hon. M. STEWART: Quelles économies sur le service de l'intérêt les opérations de remboursement ont-elles réalisées?

M. COOPER: Sur les obligations appelées en 1935, nous calculons que nous réalisons une économie de \$2,800,000, après avoir acquitté la prime d'appel.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter le poste?

(Le poste est adopté.)

Le PRÉSIDENT: Puis vient l'état des recettes et dépenses depuis 13 ans. Nous avons discuté le sujet. Allons-nous adopter le poste?

(Le poste est adopté.)

Le PRÉSIDENT: Puis page 25, sont inscrites les additions et améliorations. Vous avez examiné tous ces détails dans les frais d'exploitation. Nous pourrions adopter le poste.

M. VIEN: A ce propos, y a-t-il sous cette rubrique quelque proposition intéressant Montréal? Je parle de toute la région de Montréal, la gare centrale et autres aménagements.

M. HUNGERFORD: Une somme de \$100,000 est affectée aux aménagements de tête de ligne et est pour ainsi dire entièrement absorbée par le règlement des réclamations au sujet de terrains.

M. VIEN: Il n'y a donc aucun projet d'améliorations pour cette année?

M. HUNGERFORD: En ce qui regarde le conseil de régie.

M. VIEN: Ni dans la région?

M. HUNGERFORD: Oh! quelques petites sommes sont peut-être affectées à la région de Montréal. Il faudrait en dresser la liste.

M. FAIRWEATHER: Il y a quelques petites sommes. Un déboursé de \$600 est inscrit au compte du pont Victoria. Une autre somme de \$29,000 est affectée à la chaussée du pont Victoria; il y a des sommes de ce genre.

M. VIEN: S'agit-il de la chaussée du pont Victoria ou du pont lui-même? Je parle du pont de chemin de fer ou du pilier principal.

M. FAIRWEATHER: Il s'agit de la chaussée. On va substituer à la chaussée de bois un matériel plus solide.

M. VIEN: Quel a été le coût du pont?

M. FAIRWEATHER: J'ai les chiffres.

M. VIEN: Peu importe. La question que je voulais poser, c'est pour savoir si les péages perçus ont suffi à payer le coût du pont.

M. FAIRWEATHER: Loin de là.

M. VIEN: Je ne parle pas du pont de chemin de fer, mais de la partie réservée aux voitures.

M. FAIRWEATHER: Loin de là.

M. VIEN: Demain ou à la prochaine séance du Comité, voudrez-vous nous indiquer le coût du pont aux voitures, la partie agrandie affectée à la circulation, et la somme perçue en péages? Les Montréalais tiennent beaucoup à ce que la circulation soit libre sur le pont.

M. FAIRWEATHER: Nous pouvons fournir le renseignement.

Le PRÉSIDENT: Vous tiendriez-vous pour satisfait si on vous le communique confidentiellement?

M. VIEN: Oui, ce sera tout à fait satisfaisant.

Le PRÉSIDENT: En ce cas, on vous le communiquera confidentiellement.

M. VIEN: Est-il décidé que cette séance sera la dernière à laquelle assisteront les fonctionnaires du réseau.

Le PRÉSIDENT: Non.

M. VIEN: Ce n'est pas ce que j'avais compris.

Le PRÉSIDENT: L'unique raison pour laquelle nous avons examiné le rapport en général, sans nous arrêter à l'étude d'un item à la fois, c'est pour avancer la discussion et nous arrêter à la page 30.

M. VIEN: Demain, il y a une réunion des députés ministériels.

Le PRÉSIDENT: Ne renoncerez-vous pas à la réunion?

M. VIEN: Je veux bien, mais je ne sais pas si on renoncera à la présence.

Le PRÉSIDENT: On le fera de bonne grâce, et j'en courrai volontiers le risque.

M. VIEN: J'en doute fort.

Le PRÉSIDENT: Nous retenons ici les hauts fonctionnaires depuis longtemps et, en siégeant demain matin et demain après-midi, nous pourrions achever très facilement l'étude du rapport. Pourquoi pas?

M. YOUNG: Il y a une très bonne raison. Ne pouvons-nous pas nous réunir à 4 heures et siéger de nouveau à 8 heures?

Le PRÉSIDENT: Si vous ne voulez pas siéger demain matin, nous siégerons demain soir.

L'hon. M. HOWE: Nous devrions siéger demain matin.

Le PRÉSIDENT: Le ministre nous montre l'exemple.

M. YOUNG: Nous ne devrions pas siéger demain matin. Un usage assez suivi veut qu'on ne siége pas, quand il y a une réunion de parti. Les séances d'autres comités ont été remises.

M. VIEN: Pourquoi ne pas nous ajourner à la semaine prochaine?

Le PRÉSIDENT: Je vais vous dire pourquoi, monsieur Vien. J'exprime maintenant mon avis personnel. Je suis membre du comité des pensions et il se trouve que je préside à ses délibérations, remplaçant le ministre qui en est le président.

M. VIEN: Le comité ne siége pas cette semaine.

Le PRÉSIDENT: Il siége toute la semaine.

M. VIEN: Pendant combien de temps notre comité va-t-il siéger?

Le PRÉSIDENT: Nous terminerons l'étude du rapport dans une couple de jours je pense. En toute équité envers les hauts fonctionnaires, nous devrions l'achever le plus tôt possible.

M. HOWARD: Ne se plaisent-ils pas ici?

Le PRÉSIDENT: Il ne reste que deux pages du rapport à examiner, et si nous pouvions terminer l'étude du rapport demain, le comité pourrait s'ajourner indéfiniment ou pour se réunir à l'appel du président. Ainsi donc, en nous ajournant jusqu'à demain après-midi et en siégeant demain soir, nous pourrions finir nos travaux, je pense.

M. VIEN: C'est demain mercredi.

M. HOWARD: Tant mieux.

M. VIEN: La plupart des membres ne sont pas libres mercredi soir.

Le PRÉSIDENT: Nous allons nous ajourner jusqu'à quatre heures, demain après-midi.

A 10 heures, le comité s'ajourne jusqu'à mercredi, 6 mai, à quatre heures.

SESSION DE 1936
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Possédés, exploités et régis par le Gouvernement

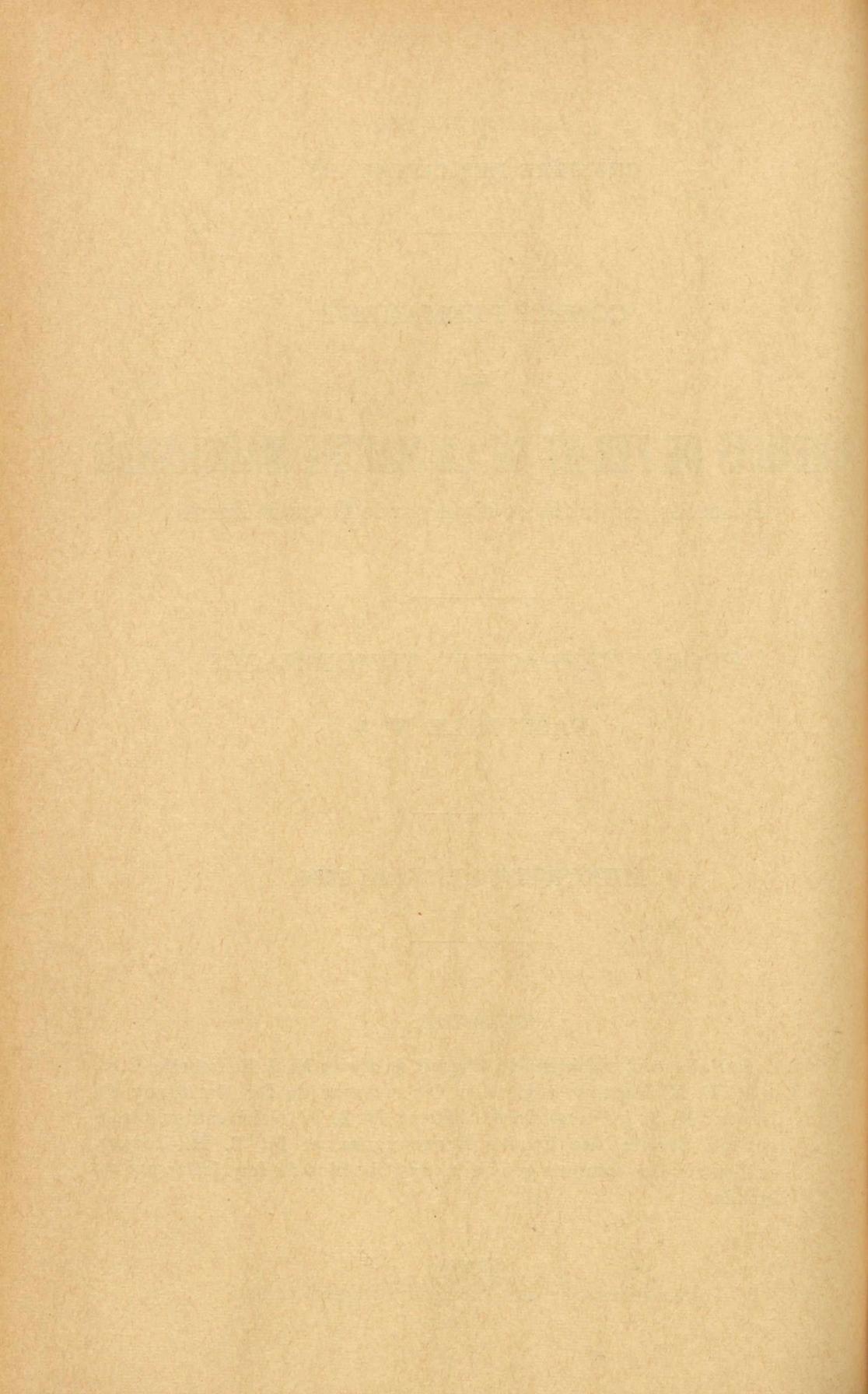
PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

FASCICULE N° 4

MERCREDI LE 6 MAI 1936

TÉMOINS:

L'hon. C. P. Fullerton, président du Conseil de régie; M. J. E. Labelle, C.R., et M. F. K. Morrow, régisseurs des chemins de fer Nationaux du Canada; M. S. J. Hungerford, résident, M. S. W. Fairweather, directeur du Service des Etudes Economiques, et M. T. H. Cooper, vérificateur des comptes généraux, des Chemins de fer Nationaux du Canada.



PROCÈS-VERBAUX

MERCREDI, 6 mai 1936.

Le Comité permanent des Chemins de fer et de la Marine marchande possédés, exploités et régis par le Gouvernement, s'est réuni à 4 heures de l'après-midi, sous la présidence de sir Eugène Fiset.

Membres présents: MM. Bothwell, Elliott (*Kindersley*), Ferland, Hanson, Howe, Kinley, Maybank, Moore, Parent (*Québec-Ouest et Sud*), Stewart, Veniot, Vien, Walsh et Young.

Assistaient également: L'hon. C. P. Fullerton, président du Conseil de régie du National-Canadien; M. F. K. Morrow et M. J. E. Labelle, C.R., régisseurs du National-Canadien; M. S. J. Hungerford, président, M. R. C. Vaughan, vice-président, section des Achats et des Magasins, M. S. W. Fairweather, directeur du Service des Etudes économiques, M. T. H. Cooper, vérificateur des comptes généraux du National-Canadien, et M. V. I. Smart, sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

M. Fairweather dépose au greffe plusieurs documents en réponse à des questions posées par des membres du comité.

Ordonné,—Que ces documents soient publiés en appendice au procès-verbal de ce jour.

M. Vien dépose un état, dressé par M. Morrow, des recettes et frais d'exploitation, intérêts à payer et immobilisations du réseau National-Canadien, pour la période de treize ans s'étendant de 1923 à 1935 inclusivement.

Il est convenu d'accorder à M. Fairweather l'occasion de vérifier cet état pour en faire rapport au Comité.

Le Comité ayant repris l'étude du Rapport annuel du réseau National-Canadien, les articles suivants sont approuvés:—

Immobilisations dans les filiales.

Importants passifs éventuels relatifs à des compagnies filiales ou autres.

Compagnies constituant le réseau National-Canadien.

Tonnage productif par denrées, années 1935-1934, par denrées.

Inventaire du matériel.

Statistiques de l'exploitation des voies ferrées—Distances parcourues par les trains et locomotives.

Employés et leur rémunération.

Répartition du dollar.

Longueur des lignes exploitées au 31 décembre 1935.

Sur motion de M. Bothwell,

Résolu,—Que le Rapport annuel du réseau National-Canadien soit approuvé et qu'il en soit fait rapport.

L'hon. M. Stewart fait allusion aux rapports des journaux relativement au déficit de 1935 du National-Canadien; il cite les déclarations faites par le très honorable M. Bennett devant la Chambre le 5 mai et par le président du Conseil de régie devant le comité à sa réunion précédente.

L'hon. M. Fullerton explique que ses remarques devant le comité avaient trait au déficit en espèces, tandis que les chiffres cités par le très honorable M. Bennett représentaient la perte nette inscrite au compte des profits et pertes du rapport annuel.

A 6 heures le comité s'ajourne jusqu'au jeudi 7 mai, à 11 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
R. ARSENAULT.

M. YOUNG: Qui l'a dressé?

M. VIEN: Il a été préparé sous la direction de M. Morrow, l'un des régisseurs.

M. YOUNG: D'après le rapport officiel des vérificateurs?

M. MORROW: D'après les livres et les états annuels, de 1923 à 1935. Il n'y a rien là dedans qui ne soit dans les livres.

L'hon. M. FULLERTON: Vous avez demandé à M. Fairweather s'il est exact ou non. Il n'a pas eu l'occasion de le vérifier.

M. YOUNG: Il n'est pas juste de demander à M. Fairweather s'il est ou non conforme aux livres, alors qu'il n'a pas eu l'occasion d'en faire la vérification.

Le PRÉSIDENT: Vous convient-il que l'état soit placé entre les mains de M. Fairweather pour le vérifier et que l'occasion lui soit donnée d'en faire rapport au comité à sa prochaine réunion s'il est nécessaire?

M. YOUNG: C'est raisonnable.

M. VIEN: Oui. En attendant, je demande qu'on numérote la pièce afin que nous puissions y référer.

Le PRÉSIDENT: Mais l'opinion du comité est que le document ne doit pas être numéroté comme pièce avant que le haut personnel du National-Canadien ne l'ait vu pour s'assurer de son exactitude absolue.

M. VIEN: Très bien. Je vais procéder d'une autre façon.

Le PRÉSIDENT: Vous allez le lire?

M. VIEN: Non. Je demanderai à M. Morrow s'il connaît très bien ce document.

M. MORROW: Oui.

M. VIEN: M. Morrow est régisseur du National-Canadien. Est-il également en mesure de dire au comité que ces chiffres sont un extrait précis et exact des livres officiels du National-Canadien?

M. MORROW: Ils sont exacts.

M. VIEN: Ils sont exacts. Vous savez personnellement que ces chiffres sont justes?

M. MORROW: Ils sont justes.

M. YOUNG: Cela devrait suffire.

M. VIEN: Alors, monsieur Morrow, voulez-vous verser ce document comme pièce au dossier du comité?

M. MORROW: Oui.

M. VIEN: Très bien.

Le PRÉSIDENT: La situation présente une autre face, monsieur Vien. D'ordinaire, l'organisme comparaisant devant le comité a un président; les régisseurs comparaissent ici comme entité et ils ont un président. Le président est l'hon. M. Fullerton. Il me semble que si un document de cette sorte doit être déposé devant le comité pour être examiné, vérifié et étudié, il doit l'être par le président du Conseil de régie. Après tout, il me semble que c'est la façon régulière et convenable de procéder.

M. VIEN: D'après quel principe, monsieur le président? Je puis appeler l'un quelconque des membres du personnel. Je puis appeler M. Touche, ou tout vérificateur de la compagnie, ou M. Morrow. Je n'emploie, vis-à-vis du président du comité, aucun traitement malveillant ni discourtois. Mais j'ai étudié les chiffres du National-Canadien et les ai discutés avec le membre du Conseil de régie chargé des finances, lequel est M. Morrow. Je suis bien certain que le président des régisseurs serait totalement incapable de parler de ces chiffres avec autorité, à moins qu'ils n'aient été préparés sous sa direction immédiate.

Le PRÉSIDENT: Non. En toute justice aussi pour le Comité de régie, ces chiffres préparés par l'un de ses membres doivent au moins être soumis au spécialiste du réseau National-Canadien — et M. Fairweather en est le spécialiste — afin qu'il puisse y apposer son veto ou prendre quelque autre mesure à leur sujet quant à leur exactitude absolue, avant que vous déposiez le document comme pièce. Après tout, ce n'est là qu'un état préparé par M. Morrow lui-même. Je crois que l'opinion générale des membres du Comité est que M. Fairweather vérifie l'exactitude de cet état avant de le déposer officiellement comme pièce.

M. VIEN: Je n'y ai aucune objection, monsieur le président, sauf que je tiens à faire remarquer à M. Fairweather que cet état indique que les dépenses totales d'immobilisations et d'intérêt en excédent des recettes — et je fais allusion aux deux derniers item de cet état — se chiffrent, de 1923 à 1935, à \$847,016,-620. Cela ne comprend pas l'intérêt sur les prêts non remboursés du gouvernement. Si vous prenez maintenant l'intérêt sur les prêts du gouvernement non remboursés pendant la même période, les chiffres donnés dans l'état, année par année, vous constaterez que le total pour les treize ans s'élève à \$431,514,375. En additionnant ces deux chiffres, c'est-à-dire les dépenses totales d'immobilisations et d'intérêts en excédent des recettes et l'intérêt sur les prêts non remboursés du gouvernement, vous arrivez à une dépense globale d'immobilisations de \$1,278,-530,995. Je désire que M. Fairweather vérifie l'exactitude de ces chiffres et en fasse rapport au comité. Ainsi que je l'ai brièvement exposé, cela indiquerait que le déficit réel du réseau National du Canada pendant cette période de treize ans, au lieu d'être de \$40,000,000 ou \$50,000,000, atteindrait une moyenne annuelle d'environ \$100,000,000.

M. SMART: N'y avait-il pas de valeurs actives?

M. YOUNG: Je ne crois pas que ce soit une conclusion.

M. VIEN: Plaît-il?

M. SMART: N'y avait-il pas de valeurs actives?

M. VIEN: Je ne dis pas cela.

M. SMART: C'est un point important.

M. VIEN: Ma remarque semble piquer le colonel Smart.

M. YOUNG: Il y a de quoi.

M. VIEN: J'ignore s'il y a de quoi ou non: c'est au comité que je m'adresse. Je n'affirme pas qu'il n'y a pas de valeurs actives ou que la somme est dépensée à mauvais escient. Mais je déclare que c'est ce qu'il en a coûté au pays pour exploiter le réseau durant les treize dernières années.

M. YOUNG: Voilà qui soulève une vaste question, monsieur le président. Un état est ici présenté d'une façon qui me semble irrégulière, et apparemment, aucun autre membre du Comité n'a cet état entre les mains. J'estime qu'il devrait être fourni à tous les membres si on le donne à l'un d'eux. Il semble que le haut personnel de la compagnie n'a pas eu l'occasion de le vérifier. Mon opinion est que le document est absolument exact, sans quoi M. Morrow ne le déposerait pas. Quoi qu'il en soit, un membre du Comité qui a eu l'occasion de l'étudier en tire maintenant des déductions qui peuvent être justes ou fausses. Lorsqu'un état élaboré comme l'est celui-ci nous arrive, si le haut personnel du réseau ou de la compagnie ne peut affirmer qu'il est ou n'est pas conforme à ses livres, je me demande comment un membre quelconque du Comité peut suivre cette question particulière, de cette façon particulière en ce moment-ci.

M. VIEN: Très bien. Je laisse la question où elle en est.

Le PRÉSIDENT: Voilà précisément ce que j'entendais. C'est exactement la raison pour laquelle j'ai demandé au colonel Vien de remettre l'état à M. Fairweather pour qu'il l'étudie. Vous pourriez peut-être, si c'est nécessaire, ou si vous jugez que c'est suffisamment important, en faire faire une copie pour chaque

membre du Comité et nous l'étudierons à la prochaine réunion. Cela vous convient-il?

M. VIEN: Cela me convient.

M. LABELLE: Devons-nous comprendre qu'en attendant la pièce n'est pas encore versée au dossier?

Le PRÉSIDENT: Elle ne le sera pas avant d'être vérifiée et approuvée. Voulez-vous revenir à la page 30 où nous en sommes restés hier soir?

M. VIEN: Je désire, monsieur le président, au sujet de la présente question comme de toutes celles que j'ai soulevées depuis les débuts de l'enquête, qu'il soit bien entendu que, en les soulevant ou en essayant de faire la lumière sur ce rapport annuel particulier de la compagnie, mon intention n'est pas de jeter du discrédit sur la compétence ou sur la bonne foi d'aucun employé du réseau. Je ne crois pas que les régisseurs ou le haut personnel de la compagnie aient pu faire mieux qu'ils n'ont fait. De cela je suis parfaitement convaincu. Je cherche simplement à montrer, comme je le vois, que le rapport annuel de la compagnie et les livres, tel qu'il sont tenus, ne donnent pas une idée exacte de la situation.

Le PRÉSIDENT: Il est injuste de continuer avant que chacun des membres du comité ait entre les mains le renseignement que vous possédez maintenant. A notre prochaine réunion nous vous donnerons tout le temps voulu pour discuter de nouveau cette question.

M. VIEN: Cela me satisfait pleinement.

M. HANSON: C'est la faute du vérificateur s'il y a des erreurs.

Le PRÉSIDENT: C'est une condensation de tout ce que contient le rapport. Je désire être juste envers les autres membres du comité et les mettre en possession de toute la documentation que vous possédez vous-même lorsque nous discuterons cette question, monsieur Vien.

M. VIEN: Cela me convient parfaitement.

Le PRÉSIDENT: Revenons à la page 30: Immobilisations dans les filiales. Ayant parcouru presque tous les ateliers comme nous l'avons fait, nous avons presque terminé ce chapitre hier soir.

L'hon. M. VENIOT: Je propose qu'il soit adopté. (Adopté.)

Le PRÉSIDENT: Encore à la page 30: Importants passifs éventuels relatifs à des filiales et autres compagnies. Y a-t-il des questions à poser à ce sujet? Nous avons déjà discuté les articles de cette rubrique. (Adopté.)

Le PRÉSIDENT: Passons à la page 31: Compagnies constituant le réseau National-Canadien. Quelques questions ont été posées hier soir à ce sujet, par le ministre en particulier. Je crois que nous avons déjà approuvé la page 31.

M. VIEN: Sur la question de recapitalisation qui peut être convenablement soulevée. Je demande au président du Conseil de régie ou à celui qu'il chargera de répondre, s'il ne serait pas très avantageux pour le réseau qu'il n'y ait qu'un seul corps constitué, une seule série de livres, un seul système de comptabilité et une recapitalisation effectuée sur une base plus précise de la valeur réelle du réseau.

L'hon. M. FULLERTON: Je suis entièrement de votre avis.

M. LABELLE: Mais est-ce possible?

L'hon. M. FULLERTON: Je ne crois pas qu'elle soit possible en tant qu'il s'agit d'une unification légale, mais il est très possible, je crois, d'élaguer bien des choses inutiles dans notre structure financière.

M. VIEN: Pourriez-vous nous expliquer un peu quels sont les obstacles à cette réalisation?

L'hon. M. FULLERTON: Il y a sous ce rapport plusieurs obstacles légaux. Il y a tant de compagnies différentes, tant d'émissions d'obligations qui chevauchent

en tous sens. La question a été étudiée. Un membre du personnel a été employé à cette fin et il l'a étudiée pendant deux ans.

L'hon. M. VENIOT: L'aspect légal?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, son aspect légal aussi bien que son côté pratique, et il semble presque impossible de réaliser une unification légale, de réunir ces compagnies en une seule entité, mais je ne crois pas que cela empêcherait une réorganisation de notre structure financière. Cela me semble possible. Toutefois, la question est bien compliquée, cela ne fait aucun doute.

M. VIEN: Existe-t-il quelque rapport sur le plan de recapitalisation?

L'hon. M. FULLERTON: Plusieurs rapports ont été rédigés et un certain nombre de recommandations ont été faites. L'an dernier, par exemple, le vérificateur a recommandé la réorganisation de la structure financière.

M. VIEN: M. Touche?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, Touche & Company, les vérificateurs parlementaires du réseau.

M. YOUNG: Est-il vérificateur cette année?

L'hon. M. FULLERTON: Jusqu'ici aucune nomination n'a été faite cette année, du moins je n'en ai pas entendu parler. MM. Clarkson & Company étaient vérificateurs l'an dernier, mais cette année aucune nomination n'a été faite.

M. YOUNG: Par l'an dernier, vous entendez 1935?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. YOUNG: Quand Touche & Company étaient-ils vérificateurs?

L'hon. M. FULLERTON: En 1934.

M. YOUNG: Quelle compagnie a fait le rapport dont vous parlez?

L'hon. M. FULLERTON: Touche & Company, en 1934.

M. VIEN: Avez-vous une copie du rapport?

L'hon. M. FULLERTON: Pas ici.

Le PRÉSIDENT: Une copie en a été remise à chaque membre l'an dernier.

M. VIEN: Il serait intéressant d'en déposer une copie.

Le PRÉSIDENT: Il y a une copie au dossier. Nous l'y trouverons si vous tenez à le voir.

M. VIEN: Pouvez-vous me le trouver?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. VIEN: Pouvez-vous le mettre à ma disposition?

Le PRÉSIDENT: Oui.

L'hon. M. STEWART: Je demanderai au président du Conseil de régie d'exposer brièvement au comité le litige actuellement devant le Conseil privé.

L'hon. M. FULLERTON: J'en sais bien peu de chose, car en fait nous n'avons rien eu à y voir. Le gouvernement a retenu son propre conseiller juridique pour soutenir sa cause. Autant que je sache, les documents n'ont pas été mis entre nos mains. Nous n'avons reçu aucun avis officiel du litige en question.

L'hon. M. STEWART: Mais vous savez qu'il y a un litige?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, les plaidoiries ont eu lieu il y a environ trois mois.

L'hon. M. STEWART: Quel est la nature du litige?

L'hon. M. FULLERTON: Il a trait au capital-actions. Certains détenteurs d'actions prétendent qu'ils ont été privés à tort de leurs titres et demandent d'être replacés sur le registre; ce sont évidemment des actionnaires du Grand-Tronc.

L'hon. M. STEWART: En supposant que la décision soit favorable, quel effet produirait-elle sur la structure de votre capital si vous en opériez un rajustement?

L'hon. M. FULLERTON: Si nous rajustons la part du Grand Tronc.

L'hon. M. STEWART: Bien.

L'hon. M. FULLERTON: Je n'ai pas étudié l'effet qu'elle produirait.

L'hon. M. STEWART: Est-ce que cela n'ouvre pas toute la question? N'est-ce pas une raison pour qu'il ne soit pas recommandable actuellement de reconstituer la structure du capital?

L'hon. M. FULLERTON: Je l'ignore. C'est une question qu'il faudrait étudier, monsieur Stewart, et je ne l'ai pas fait.

M. VIEN: J'ai posé la même question et je me suis assuré hier auprès du ministère de la Justice où en était la question. J'ai ici une copie du dossier du Conseil privé. En 1931, un nommé George Perdue Lovibond intenta à Toronto devant la Cour suprême d'Ontario des poursuites contre la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, contre celle du National-Canadien et contre le Procureur général du Canada. On avait déjà présenté au ministre de la Justice une demande d'émission d'un décret exécutoire pour faire une pétition de droit et le ministre de la Justice l'avait refusée. On intentait alors une action devant la Cour suprême d'Ontario pour demander que soit annulée la législation du Parlement du Canada permettant au Gouvernement canadien de prendre à son compte les réseaux du Grand-Tronc, du Grand-Tronc-Pacifique et du Nord-Canadien. Après quoi, MM. Tilley, Johnson, Thompson & Parmenter, de Toronto, comparurent pour le Procureur général du Canada, demandant que des procédures soient prises en vue de faire annuler cette poursuite pour la raison qu'aucune action de ce genre ne devrait être instituée, sauf par pétition de droit et décret exécutoire émanant du Procureur général du Canada. La cause fut présentée devant M. le juge Rose en Cour suprême d'Ontario et l'attitude prise par la compagnie du Grand-Tronc, la défenderesse, et par le Procureur général du Canada fut soutenue. L'action fut rejetée pour la raison qu'elle ne pouvait être intentée que par pétition de droit et qu'un décret exécutoire était nécessaire. Appel fut interjeté devant la Cour d'appel d'Ontario et le jugement de M. le juge Rose fut maintenu. La cause est actuellement devant le Conseil privé d'Angleterre; les plaidoiries ont eu lieu en février 1936 et le Conseil privé prend maintenant la cause en délibéré. La question posée par M. Stewart tend à savoir si cela aura une influence sur la question de recapitalisation, si le jugement attendu du Conseil privé exerce quelque influence, vu que ce n'est là qu'une question légale subordonnée à l'autre cause. Si, en définitive, la poursuite réussissait à faire annuler la loi du Parlement qui donnait au Gouvernement du Canada le pouvoir d'exproprier le Grand-Tronc, le Grand-Tronc-Pacifique et le Nord-Canadien, l'influence exercée sur la recapitalisation serait évidemment importante, car nous ne serions plus propriétaires de ces chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Je me souviens qu'en 1934 l'argument présenté aux membres du comité était que la question était encore pendante devant les tribunaux.

M. YOUNG: Est-ce la propriété du chemin de fer qui est en cause dans cette poursuite?

L'hon. M. FULLERTON: La propriété de certains titres.

M. YOUNG: Il a dit que cela pourrait affecter la propriété du chemin de fer.

M. VIEN: C'est la même chose.

L'hon. M. FULLERTON: Cela affecterait la propriété des titres.

L'hon. M. STEWART: Si vous détenez les titres, vous êtes propriétaire du chemin de fer.

L'hon. M. VENTOT: Vous pourriez être tenu de payer une somme passablement plus forte.

L'hon. M. FULLERTON: C'est à peu près cela.

L'hon. M. VENIOT: Dans cette liste des compagnies qui constituent le réseau national du Canada, aucun de ces embranchements qu'il a acquis ne sont compris?

M. FAIRWEATHER: Leur existence comme compagnies prenait fin au moment de l'acquisition.

M. YOUNG: Je désirerais qu'il fût clairement établi si la propriété du chemin de fer est affectée ou non, ou si les actionnaires ont droit à une indemnité.

L'hon. M. FULLERTON: Cela revient en définitive à une indemnité. Supposons qu'un jugement adverse soit prononcé, je ne vois pas d'autre alternative que l'indemnité. Si le jugement est maintenu en dernier recours, je ne vois pas qu'il puisse y avoir d'autre solution.

M. YOUNG: Si cela est vrai, et c'est l'idée que je me faisais de cette question, et si les titres sont généralement considérés sans valeur, même si nous devons payer pour une chose sans valeur, cela affecterait-il de quelque façon la recapitalisation de la compagnie?

L'hon. M. VENIOT: Tout cela est une question de droit.

M. YOUNG: Une chose qui me semble importante c'est la recapitalisation du réseau National-Canadien, et je suis heureux d'entendre exprimer aujourd'hui l'opinion unanime du conseil...

M. LABELLE: Oh! non.

M. YOUNG: Elle n'est pas unanime?

M. LABELLE: Si cela signifiait que le Parlement du Canada n'avait pas le droit d'exproprier, la situation se compliquerait, et je ne serais pas prêt à exprimer une opinion tandis que la cause est encore pendante.

L'hon. M. VENIOT: C'est une question de droit.

Le PRÉSIDENT: Le ministre a déclaré avant-hier que le Gouvernement a mis la question à l'étude.

M. VIEN: En effet.

Le PRÉSIDENT: En l'absence du ministre, je ne m'aventurerai pas à exprimer une opinion sur cette question.

M. VIEN: J'estime qu'à l'étape où nous en sommes, ou même si la cause réussissait, ce serait difficilement une question d'indemnité. La poursuite prétend que personne n'avait le droit de transférer ces titres à qui que ce soit, qu'elle est encore propriétaire des titres de la compagnie, et par conséquent que la compagnie lui appartient en tant qu'actionnaire. Cela met donc en cause plus qu'une question d'indemnité. Cela met en cause une question de propriété du chemin de fer lui-même du fait de la propriété des titres.

L'hon. M. VENIOT: Adopté.

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

M. YOUNG: Non.

M. VIEN: Notre ami le Dr Young a dit que le comité semble être en faveur de la recapitalisation. Je n'ai pas exprimé d'opinion à ce sujet.

M. YOUNG: Je ne crois pas avoir dit cela.

M. VIEN: Je suis heureux que vous me corrigiez.

M. YOUNG: J'ai employé le mot "Conseil"; un membre du Conseil a parlé et je n'ai rien ajouté.

M. VIEN: J'essayais de trouver quelles sont les objections à la recapitalisation sans exprimer d'opinion quant à son opportunité.

Le PRÉSIDENT: Le ministre nous a dit que la question était à l'étude et qu'on l'examine très soigneusement, et je suppose qu'on nous soumettra un rapport l'an prochain et qu'on nous demandera alors notre opinion.

L'hon. M. STEWART: Le *statu quo* demeurera simplement comme depuis quelques années.

Le PRÉSIDENT: La page 31 est adoptée, de même que la page 32. Page 33: Tonnage productif par denrées, années 1935-1934. Est-il bon que nous examinons chaque denrée?

L'hon. M. STEWART: A quoi cela servirait-il?

Le PRÉSIDENT: A rien du tout. La page 33 est adoptée.

Page 34: Tonnage productif par denrées. C'est exactement la même chose.

Page 35: Inventaire du matériel. Est-ce adopté?

L'hon. M. STEWART: Un instant, s'il vous plaît.

M. WALSH: Je constate que durant cette année, 15,620 unités ont été retirées du service. Je désire demander à l'administration si ce retrait extraordinaire signifie que nous recommençons plus ou moins à neuf, et ne pouvons-nous nous attendre à d'autres retraits extraordinaires de cette nature?

M. HUNGERFORD: Je crois avoir répondu à cette question hier. Autant que je puis le prévoir, il ne se répétera probablement plus.

L'hon. M. VENIOT: Adopté.

L'hon. M. STEWART: Monsieur le président du Conseil de régie, la même chose s'applique-t-elle aux locomotives, au matériel pour voyageurs et au matériel de service?

L'hon. M. FULLERTON: Vous parlez pour l'ensemble du matériel?

M. HUNGERFORD: Oui.

L'hon. M. VENIOT: Toutes les locomotives employées par le National-Canadian sont-elles sa propriété ou en est-il encore qui soient prises en location?

M. HUNGERFORD: Il en reste encore plusieurs qui ne sont pas entièrement payées, de même que des wagons.

L'hon. M. VENIOT: Comment ce système fonctionne-t-il?

M. HUNGERFORD: Très bien. C'est la coutume.

Le PRÉSIDENT: La page 35 est adopté.

Page 36: Statistiques de l'exploitation des voies ferrées—distances parcourues par les trains et les locomotives. C'est la même chose que ce que nous avons étudié hier soir.

L'hon. M. VENIOT: Nous nous en sommes déjà occupés.

Le PRÉSIDENT: Les renseignements que vous avez demandés, monsieur Veniot, seront transmis au secrétaire et mis à votre disposition.

M. VIEN: J'ai compris que M. Fairweather avait déclaré que quelques-uns d'entre eux l'avaient été aujourd'hui. J'ai demandé hier le revenu annuel moyen figurant au débit après paiement de l'intérêt sur la dette fondée, y compris l'intérêt sur les prêts du gouvernement fédéral pour les périodes quinquennales de 1926 à 1930 et de 1931 à 1935.

Le PRÉSIDENT: Je suppose, monsieur Vien, que cela figurera plutôt au dossier, ou que le secrétaire les y versera, afin que tous les membres du comité puissent le consulter.

M. VIEN: Oui, monsieur le président. C'est parfait. Je voulais simplement savoir quels sont les documents versés aujourd'hui au dossier.

M. FAIRWEATHER: Aucun n'a encore été versé, mais j'en possède ici un bon nombre que je puis déposer.

M. VIEN: S'ils sont prêts, chaque membre pourra les consulter au rapport.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous les faire lire maintenant ou les faire remettre au secrétaire pour qu'il les verse au rapport?

M. VIEN: Je crois qu'il suffirait de les remettre au secrétaire.

Le PRÉSIDENT: Comme appendice au rapport?

M. MAYBANK: Y sont-ils tous?

M. FAIRWEATHER: Il y en a encore quelques-uns à venir. Quelques questions nécessitaient de plus amples recherches, mais nous avons tout ce à quoi nous pouvions répondre aujourd'hui.

M. MAYBANK: Et ce qui attend encore réponse sera de même versé au dossier lorsque ce sera prêt, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Certainement.

Nous en sommes à la page 38: Employés et leur rémunération—Répartition du dollar. Quelqu'un désire-t-il se renseigner à ce sujet?

M. KINLEY: Comment la répartition du dollar se compare-t-elle à celle du Pacifique-Canadien? Par exemple, .6054 va aux employés, tant au combustible, tant aux autres dépenses, en 1934.

M. FAIRWEATHER: La répartition est très semblable à celle des autres réseaux, pour ce qui est des comptes généraux.

M. KINLEY: A quoi établissez-vous votre main-d'œuvre?

M. FAIRWEATHER: A .5590 cents en 1935.

M. KINLEY: Et en 1934?

M. FAIRWEATHER: A .5578 cents.

Le PRÉSIDENT: J'estime que ces deux item doivent être considérés ensemble. Vous avez ici les employés et leur rémunération, ainsi que la répartition du dollar. Je crois que les deux doivent être pris ensemble, n'est-ce pas, monsieur Fairweather?

M. FAIRWEATHER: Plaît-il, monsieur?

Le PRÉSIDENT: Ne pensez-vous pas que ces deux item doivent être considérés ensemble, les employés et leur rémunération, ainsi que la répartition du dollar?

M. FAIRWEATHER: Oui, monsieur; ils sont interdépendants.

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

M. KINLEY: M. Fairweather n'a pas répondu à ma question. Je lui ai demandé comment les frais de main-d'œuvre du réseau National du Canada se comparent à ceux du Pacifique-Canadien sous le rapport de la répartition du dollar. M. Fairweather doit certainement le savoir.

M. FAIRWEATHER: Généralement parlant, lorsque vous placez deux chiffres sur une base de comparaison, vous constatez entre eux une étroite similitude. Voilà ce que je puis vous dire.

L'hon. M. VENIOT: Mais vous n'avez pas suffisamment de données pour l'établir exactement?

M. FAIRWEATHER: Non. Les employés et leur rémunération, tel que nous en faisons rapport au gouvernement fédéral, sont un classement du bordereau total de paie qui comporte toutes sortes d'opérations, outre l'exploitation directe chemin de fer. Par exemple, au chapitre des employés et de leur rémunération on trouvera tout ce qui est imputable sur le capital, mais on ne le trouvera pas dans celui des frais d'exploitation parce qu'il en est naturellement exclu. De plus, vous remarquerez un classement, tel que celui des opérations extérieures, qui représente une rémunération mais qui ne se trouve pas dans le compte d'exploitation. Ainsi, vous remarquerez un astérisque devant le nombre de nos employés. Nous disons que ce nombre comprend les employés de chemin de fer, de messageries et de télégraphes, mais que les employés des hôtels et des compagnies filiales en sont exclus. Il est vraiment très difficile d'établir une comparaison entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien au point de vue des employés et de leur rémunération; mais lorsque vous faites abstraction

des différences dans la manière dont les deux réseaux font rapport de leurs employés et de leur rémunération et que vous tenez compte de quelques-uns des facteurs dont je parlais hier soir, vous constatez une étroite comparaison entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien et tout autre chemin de fer ayant une organisation analogue.

M. YOUNG: Les mêmes taux fondamentaux sont-ils payés?

M. FAIRWEATHER: Oui, les mêmes taux sont payés.

M. KINLEY: On soulève au pays la question qu'il y a deux choses à faire: en premier lieu, fusionner les chemins de fer à cause des méthodes supérieures et meilleures d'un réseau qui est propriété privée. Vous avez ici vos frais d'exploitation qui contiennent ceux de la main-d'œuvre, et pour chaque dollar gagné vous affectez 60.54 cents à votre main-d'œuvre.

M. FAIRWEATHER: Du dollar-dépense, oui.

M. KINLEY: C'est la répartition du dollar.

M. FAIRWEATHER: Du dollar-dépense.

M. KINLEY: Le revenu d'exploitation.

M. FAIRWEATHER: La main-d'œuvre entre pour 55.9 cents dans le revenu d'exploitation.

M. KINLEY: 55.9, bien. Maintenant la question est celle-ci: si le réseau privé est beaucoup plus efficace que cela, ce serait une bonne chose pour le pays que de fusionner le réseau National en le plaçant sous la gestion privée du Pacifique-Canadien ou de quelque autre manière. Les chiffres qu'ils publient indiquent-ils jusqu'à quel point ils font mieux ou pire l'un que l'autre?

M. FAIRWEATHER: Comme je le dis, monsieur, ces chiffres ne peuvent être comparés à leur état brut; mais je puis vous dire que ma tâche particulière consiste à comparer l'efficacité du réseau National à celle de tout autre réseau, et je suis ici pour affirmer que je n'ai pas encore trouvé un autre chemin de fer dont l'efficacité surpasse celle du réseau National.

M. KINLEY: Voilà une excellente déclaration.

M. MAYBANK: Le Pacifique-Canadien publie sans doute un rapport substantiellement semblable à celui que nous étudions actuellement.

M. FAIRWEATHER: Le Pacifique-Canadien soumet un rapport au gouvernement fédéral, et c'est conformément à...

M. MAYBANK: Celui que vous consultez maintenant, le rapport du Pacifique-Canadien, n'est pas aussi étendu que le vôtre?

M. FAIRWEATHER: Le Pacifique-Canadien ne donne pas d'ordinaire autant de détails que nous.

M. MAYBANK: Je sais qu'il existe quelque part une publication semblable à la vôtre, donnant la répartition du dollar.

M. FAIRWEATHER: Je constate que le Pacifique-Canadien a, à la page 35 de son rapport annuel, un état indiquant le pourcentage de son bordereau total de paie par rapport au revenu d'exploitation: il est de 49.95.

M. MAYBANK: Veuillez vous arrêter ici un instant. En premier lieu, y fait-il figurer les employés des messageries et des télégraphes?

M. FAIRWEATHER: C'est ce que je disais hier soir; notre état des dépenses le fait; celui du Pacifique-Canadien ne le fait pas.

M. MAYBANK: Précisément. Comprend-il les employés d'hôtels?

M. FAIRWEATHER: Je ne crois pas.

M. MAYBANK: Vous ne croyez pas?

M. FAIRWEATHER: Je dis qu'il ne le comprend pas; le nôtre non plus.

M. MAYBANK: Si le rapport du Pacifique comprend les employés d'hôtels, est-ce que cela n'indiquerait pas une réduction, du fait que la main-d'œuvre est moins payée?

M. FAIRWEATHER: Je suis presque certain qu'il ne le fait pas; en fait, je puis dire qu'il ne le fait pas, et nous non plus.

M. MAYBANK: Savez-vous s'il y fait figurer une partie de la main-d'œuvre qui est relativement peu payée?

M. FAIRWEATHER: Non. Dans son rapport, monsieur, autant que je puis m'en rendre compte, la différence dans son bordereau de paie provient du fait que les employés des messageries ne figurent pas à ses dépenses, non plus que les employés des télégraphes commerciaux.

M. MAYBANK: C'est une catégorie à haute rémunération?

M. FAIRWEATHER: Si je me souviens bien, la somme atteint environ \$6,000,000, chiffre comparable du National-Canadien, bordereau de \$6,000,000 indiqué dans nos frais d'exploitation.

M. KINLEY: Pour les télégraphes?

M. FAIRWEATHER: Pour les télégraphes et les messageries. Le Pacifique-Canadien les exclut.

M. KINLEY: Cela vous est avantageux parce que les employés des télégraphes sont peu rémunérés?

M. FAIRWEATHER: Non, pas le moins du monde.

L'hon. M. HOWE: Non.

M. FAIRWEATHER: Il y a encore quelques autres différences. Par exemple, l'entreprise de colonisation du Pacifique-Canadien qui est très vaste ne figure pas à son bilan d'exploitation. Elle tombe sous la rubrique des exploitations spéciales. Vous ne pouvez vraiment pas établir de comparaison d'après des données générales, à moins que vous ne soyez en mesure de répartir ces item et de la placer sur une base de comparabilité. Je puis affirmer maintenant, en autant que j'ai pu le faire cette opération, que le réseau national du Canada se compare très favorablement au Pacifique-Canadien.

M. MAYBANK: Ou à tout autre chemin de fer.

M. FAIRWEATHER: Ou à tout autre chemin de fer. Je n'ai pas trouvé, en descendant dans les plus menus détails, d'autre réseau qui puisse nous en remonter beaucoup. En cela je ne fais pas de vantardise, mais en eux-mêmes, les chemins de fer nationaux du Canada sont aussi efficaces que tout autre réseau qui doit faire face au même problème d'exploitation. Tel est le point que je tiens à établir.

M. KINLEY: Il y a une différence entre 49 et 55, d'après vos propres chiffres du revenu d'exploitation de la main-d'œuvre.

M. FAIRWEATHER: Cela s'explique.

M. KINLEY: Par les télégraphes?

M. FAIRWEATHER: En partie.

M. KINLEY: Je ne crois pas que cela modifie votre proportion.

M. FAIRWEATHER: C'est une somme considérable que \$6,000,000.

M. KINLEY: Cela ne modifie guère votre proportion.

M. FAIRWEATHER: C'est une grosse somme, monsieur, et elle exerce une influence. Mais j'ai de plus expliqué hier soir qu'il y avait, en ce qui concerne le National-Canadien, des choses qui contribuent à élever davantage notre coefficient d'exploitation et qui font aussi que notre compte de main-d'œuvre est plus élevé que celui du Pacifique-Canadien, et il en est nécessairement ainsi.

M. KINLEY: Vous prétendez, en ce qui a trait à vos dépenses de main-d'œuvre, que votre chemin de fer est administré avec autant d'efficacité que tout autre?

M. FAIRWEATHER: J'affirme que sous le rapport de l'administration, de la main-d'œuvre, de l'utilisation du matériel, de la marche des trains, du fonctionnement des gares et de l'exploitation des voies ferrées, des télégraphes et des messageries, le réseau national du Canada est efficacement exploité, oui monsieur.

M. KINLEY: En dépit de la politique.

M. FAIRWEATHER: Oui monsieur.

M. VIEN: Il n'y a pas de doute que le fait que le Pacifique-Canadien n'a que deux grandes divisions, les lignes de l'Est et de l'Ouest, alors que vous en avez davantage, a une certaine portée. Je ne m'en prends pas à vous, mais je dis simplement que c'est un fait qui comporte nécessairement un personnel plus nombreux et des frais généraux plus lourds qui si vous n'aviez à desservir que les lignes de l'Ouest et de l'Est.

M. FAIRWEATHER: A ce propos, voici ce qui en est: le Pacifique-Canadien a un problème quelque peu analogue au nôtre, c'est-à-dire en ce qui concerne les lignes des Etats-Unis. Il a aux Etats-Unis des filiales distinctement organisées tout comme nous. Nous devons maintenir une organisation distincte pour le Grand Trunk Western et une également pour le Central Vermont. Au Canada, l'exploitation se répartit entre la division de l'Est et celle de l'Ouest, tout comme pour le Pacifique-Canadien, mais nous avons aussi les lignes de l'Est.

L'hon. M. VENIOT: L'Acte de l'Amérique britannique du Nord vous y oblige.

M. VIEN: Je ne cherche pas à établir si vous avez ou non le pouvoir de vous en dispenser; je vous demande simplement si c'est un fait. Cela ne donne-t-il pas lieu à des dépenses supplémentaires qui n'existeraient pas si, au lieu d'une région atlantique et d'une région centrale—quelles sont les autres régions?

L'hon. M. FULLERTON: La région occidentale.

M. VIEN: Vous en avez trois au Canada.

M. FAIRWEATHER: Nous avons trois régions au Canada.

M. VIEN: Au lieu de deux. Ce fait nécessite-t-il ou non un personnel additionnel? Comporte-t-il ou non des dépenses additionnelles?

M. FAIRWEATHER: Sans doute, il exige une dépense et un personnel supplémentaires, mais j'estime que l'une des raisons de la haute efficacité du réseau national est peut-être le fait que notre domaine de surveillance est si étendu.

M. HUNGERFORD: Il y a un autre facteur. Nous avons au Canada environ 6,000 milles de voies ferrées de plus que le Pacifique-Canadien à exploiter.

M. VIEN: C'est donc votre opinion raisonnée qu'au point de vue de l'exploitation il est préférable d'avoir trois régions que deux?

M. HUNGERFORD: Dans l'ensemble, je le crois, oui.

M. YOUNG: Il y a quelques instants, en discutant les frais de main-d'œuvre, M. Kinley employait les mots "en dépit de la politique." Je désire demander au Conseil de régie si les frais de main-d'œuvre ont été accrus du fait de la politique.

M. WALSH: Non, ils ont diminué.

M. YOUNG: La politique est-elle intervenue pour faire accroître les frais de main-d'œuvre?

L'hon. M. FULLERTON: Je ne vois pas comment elle aurait pu le faire. Les frais de main-d'œuvre sont tous fixés par entente avec les employés, tous les prix sont établis sur les listes, et cela se fait par conférence avec les hommes, par ententes conclues; les salaires sont fixés. Il n'y a là aucune question de politique.

M. YOUNG: Je désire que cette déclaration figure au dossier.

M. HANSON: Le Pacifique-Canadien paie-t-il les mêmes salaires que le National-Canadien?

M. KINLEY: A ce propos, j'ai reçu l'autre jour une lettre visant des membres qui font de la propagande, parlant aussi du grave problème du National-Canadien, disant qu'il tue le pays et que la solution consistait à le retirer de la politique.

Le PRÉSIDENT: Parce que nous n'osons pas opérer le fusionnement.

M. KINLEY: S'il convient de fusionner. . .

L'hon. M. HOWE: Il y a une distinction à établir dans ce que nous appelons politique. La politique de parti n'a pas plus d'effet sur le National-Canadien, comme je le comprends, que sur le Pacifique-Canadien. En d'autres termes, je ne crois pas qu'on s'occupe d'exercer une pression sur les chemins de fer nationaux du Canada, et je ne crois pas qu'il y ait pression pour donner de l'avancement à ceux qui ne le méritent pas; mais il y a une pression politique que le Pacifique-Canadien ressent autant que nous et c'est celle-ci: si nous avons une station qui ne rapporte pas d'argent et que nous désirons fermer, nous nous heurtons à la plus forte pression du monde et c'en est une qui nous empêche de la fermer pour ainsi dire. En fait, nous avons essayé—je parle du réseau national du Canada—de fermer un certain nombre de stations et d'embranchements improductifs et nous avons reçu une avalanche de protestations,—les membres du Parlement le savent aussi bien que moi,—qui exercent sur la Commission des chemins de fer une pression suffisante pour l'empêcher de les fermer. Autrement dit, nous sommes empêchés de faire les économies que nous pourrions réaliser.

Le PRÉSIDENT: De quelle partie du pays cette pression vient-elle?

L'hon. M. HOWE: Du nord, du sud, de l'est et de l'ouest.

Le PRÉSIDENT: Si la pression vient de la division orientale et qu'un membre du parlement tente d'intervenir, la fermeture se produit immédiatement.

L'hon. M. HOWE: Telle est la vraie difficulté, la pression sur le chemin de fer, qui empêche les économies.

M. WALSH: Cela se produit aussi bien pour le Pacifique-Canadien?

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

M. WALSH: C'est une question d'opinion publique.

L'hon. M. HOWE: Précisément.

M. WALSH: Il y a une certaine somme d'intervention publique en ce qui concerne le National-Canadien. Nous en avons eu un exemple frappant. Je connais un cas où les autorités du National-Canadien désiraient déplacer un homme d'une circonscription très proche de Montréal; le député de l'endroit s'y opposa vigoureusement, laissant même entendre dans sa lettre que cet homme était la clef de l'organisation politique de son district; il ne devait donc pas être déplacé et il ne le fut pas.

M. YOUNG: J'imagine alors qu'il était un homme compétent.

M. WALSH: Nous pouvons juger qu'il était très compétent par la majorité obtenue par le député en question.

L'hon. M. VENIOT: Serait-ce de la politique, monsieur le président, si, dans le cas où une station doit être fermée, ou lorsque les autorités du chemin de fer en demandent la fermeture, le député du comté logeait une protestation devant la Commission des chemins de fer? Assurément, ce ne serait pas là de la politique.

Le PRÉSIDENT: Si le membre du Parlement était un homme habile, il se ferait appuyer par une résolution du conseil municipal et la présenterait sans agir de son propre mouvement.

L'hon. M. STEWART: Merci; voilà un bon avis.

M. KINLEY: J'étais absent hier. Permettez-moi de poser la question suivante: relativement aux filiales du National-Canadien en dehors du Canada ou à ses propriétés à l'étranger, contribuent-elles aux revenus ou accroissent-elles le déficit. Autrement dit, les propriétés à l'étranger sont-elles une part profitable du National-Canadien?

M. HUNGERFORD: Parlez-vous des lignes américaines?

M. KINLEY: Vous exploitez des lignes ferroviaires en dehors du Canada, et le déficit nous fait entrevoir une situation grave.

M. HUNGERFORD: La réponse à cette question est assez compliquée, car ici aussi le raccordement avec les lignes américaines contribue au trafic des lignes canadiennes.

M. KINLEY: Elles alimentent les lignes canadiennes?

M. HUNGERFORD: Elles le font dans une très large mesure, de sorte que la réponse n'est pas...

M. VIEN: La loi et les règlements de la Interstate Commerce Commission ne vous obligent-ils pas à tenir une comptabilité séparée et distincte pour les lignes américaines?

M. HUNGERFORD: Oui.

M. VIEN: Et dans ces comptes les lignes américaines accusent-elles un surplus ou un déficit?

M. HUNGERFORD: Cela dépend de la période, de l'année particulière.

M. VIEN: En 1935, par exemple.

M. FAIRWEATHER: Prenez la *Grand Trunk Western Railway Company*, le revenu ou la perte du National-Canadien du fait de la possession de ce réseau: en 1929 nous avons eu sur le Grand Trunk Western un surplus de \$6,155,000; en 1932, la pire année de la crise, il y avait une perte de \$3,281,000; en 1935 il y avait un profit de \$1,601,000.

M. VIEN: Avez-vous les chiffres des cinq années 1931-1935?

M. FAIRWEATHER: Oui, je les ai ici.

M. VIEN: Pouvez-vous nous donner les surplus ou les déficits de chacune de ces années?

M. FAIRWEATHER: En 1929, surplus de \$6,155,000; en 1930, surplus de \$1,165,000; en 1931, déficit de \$2,390,000; en 1932, déficit de \$3,281,000.

M. KINLEY: Pour quel chemin de fer?

M. FAIRWEATHER: Le Grand Trunk Western. En 1933, déficit de \$1,785,000; en 1934, surplus de \$64,000; en 1935, surplus de \$1,601,000.

M. VIEN: Avez-vous un sommaire des déficits ou des surplus?

M. FAIRWEATHER: On peut en faire l'addition. Je ne l'ai pas ici.

M. VIEN: Peu importe.

M. FAIRWEATHER: La question ne se trouve pas toute là, tant s'en faut. Ces lignes, voyez-vous, servent de pourvoyeuses au reste du réseau.

M. KINLEY: Ne rempliraient-elles pas cette fonction si elles appartenaient à un autre?

M. FAIRWEATHER: Certainement non. Ce domaine du trafic est le plus compétitif que vous puissiez imaginer. J'estime que cela ne devrait pas figurer au dossier et je demande qu'on ne le note pas.

Le PRÉSIDENT: N'en prenez pas note, monsieur le sténographe.

M. FAIRWEATHER donne des explications qui, sur l'ordre du président, ne sont pas inscrites dans le compte rendu.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

M. WALSH: Laissez-vous entendre que le réseau du Pacifique-Canadien avait des pourvoyeuses de ce genre dans un territoire analogue?

M. FAIRWEATHER: Il n'a jamais réussi à faire entrer à Chicago une ligne venant de l'Est et il n'a pas non plus de raccordement direct de frontière à Niagara. Tout ce qu'il a pu obtenir là est une liaison par le T.H. & B., un demi-intérêt—il ne possède pas un demi-intérêt, mais un intérêt fractionnel dans le T.H. & B. qui lui donne accès à la frontière à Niagara. Il n'a toutefois pas de ligne comparable à celle du Grand Trunk Western. Il fait le service à l'ouest de Chicago; il a un certain nombre de voies ferrées se dirigeant de Chicago vers l'ouest.

M. HUNGERFORD: Il y a la ligne du Soo sur la rive sud.

M. FAIRWEATHER: Oui. Il y avait aussi le Wisconsin Central sur lequel il avait la haute main, mais cette ligne est en faillite.

M. VIEN: Sont-ce là toutes les lignes régies par le National-Canadien aux Etats-Unis?

M. FAIRWEATHER: Lesquelles?

M. VIEN: Je veux dire le *Grand Trunk Central* et le *Central Vermont*.

M. FAIRWEATHER: Non. Nos lignes américaines comprennent la *Duluth, Winnipeg and Pacific*, ligne qui...

M. HUNGERFORD: Ligne d'environ 170 milles de longueur se dirigeant sur Duluth.

M. FAIRWEATHER: Puis il y a la *Grand Trunk Western*, la *Central Vermont*, ligne de la Nouvelle-Angleterre.

M. KINLEY: En Nouvelle-Angleterre vous avez un terminus à Portland, Maine?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. KINLEY: Et le Pacifique-Canadien en a un aussi?

M. FAIRWEATHER: Non.

M. KINLEY: Le National-Canadien seulement.

M. HUNGERFORD: Ces lignes font raccordement avec le *Maine Central* à Saint John, Vermont.

M. KINLEY: Oui.

M. FAIRWEATHER: Il y a quelques petits tronçons dans le nord de l'état de New-York; ils constituent, je crois, un total de quelque deux cents milles, mais en somme ils sont peu importants.

M. VIEN: Et en Colombie-Britannique, sur l'océan?

M. FAIRWEATHER: De la Colombie-Britannique jusqu'au *Duluth, Winnipeg and Pacific*, nous n'avons pas de lignes aux Etats-Unis.

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

Le PRÉSIDENT: En attendant la remise au secrétaire des documents demandés, quelqu'un s'oppose-t-il à l'adoption?

M. KINLEY: J'ai demandé l'autre jour et l'on devait me remettre l'exposé de l'exploitation du chemin de fer *Halifax and South Western*.

M. FAIRWEATHER: C'est compris dans les documents.

Le PRÉSIDENT: Il est déjà versé au rapport.

M. WALSH: J'ai quelques questions à poser, si elles sont régulières, lorsque vous aurez terminé.

L'hon. M. STEWART: Je désire poser une ou deux questions pour élucider une chose qui s'est produite hier, puis M. Vien a aussi chose à demander.

M. WALSH: Je désire poser une ou deux questions relativement au rapport, en vue d'obtenir certains renseignements.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. WALSH: A la page 29 nous avons l'intérêt à payer, \$783,000, sur des prêts temporaires, et plus haut nous avons d'autres intérêts d'environ \$36,000,000 à payer. Je ne vois nulle part ailleurs comment ces \$36,000,000 entrent en ligne de compte.

L'hon. M. FULLERTON: A quelle page est-ce?

M. WALSH: A la page 29, prêts du Dominion du Canada, \$35,949,000.

L'hon. M. HOWE: Je crois qu'ils proviennent d'une opération de remboursement; je pense que ce sont des prêts temporaires. Nous avons pris certaines valeurs à 7 p. 100, ou la Trésorerie fédérale l'a fait, et après qu'elles eurent atteint \$78,000,000, le chemin de fer lui-même fit une émission de \$78,000,000 d'obligations et recouvra de nous ces garanties. Je crois que cet article est subordonné à des opérations de remboursement. Est-ce bien cela, monsieur Fairweather?

M. FAIRWEATHER: Oui.

L'hon. M. HOWE: C'est une chose purement temporaire. Je suppose qu'elle figure au bilan.

M. WALSH: Elle n'a rien à voir à l'intérêt dû au Gouvernement?

L'hon. M. HOWE: Non.

M. WALSH: Aux prêts du gouvernement fédéral?

L'hon. M. HOWE: Non. C'était simplement une mesure très provisoire. Je sais que nous avons acheté ces valeurs à 7 p. 100 en décembre, et je crois que c'est en février que nous avons lancé l'emprunt pour les chemins de fer Nationaux du Canada qui nous reprirent ces valeurs.

M. WALSH: Et pourtant, dans l'état de la page 3, vous avez les intérêts sur les prêts de l'Etat pour remboursement, et la seule somme mentionnée est \$783,000, ce qui est l'intérêt sur des prêts temporaires. Il n'y a là aucune mention de l'autre intérêt de \$35,949,000.

L'hon. M. HOWE: Si.

M. COOPER: Cet item paraît à la page 18.

L'hon. M. HOWE: Intérêts sur les prêts du Dominion.

M. WALSH: Pourquoi ne sont-ils pas inclus dans cet état? Pourquoi sont-ils ainsi inscrits aux profits et pertes nets?

L'hon. M. HOWE: C'est l'intérêt dû au Gouvernement sur de vieilles dettes depuis la Confédération. C'est ce que nous appelons intérêt sur les prêts dû au Gouvernement.

L'hon. M. STEWART: C'est le total, n'est-ce pas?

L'hon. M. HOWE: Oui, le total. Cela comprend l'intérêt et les déficits, les deniers avancés pour compenser les déficits, et le reste.

M. VIEN: Il y avait d'année en année jusqu'à 1935 une Loi financière des chemins de fer Nationaux du Canada pour pourvoir, en cas de nécessité, à tout déficit liquide pour l'exploitation du réseau. Est-ce exact?

M. FAIRWEATHER: Je crois que c'était la coutume pendant environ quatre ans.

Le PRÉSIDENT: Depuis 1932.

M. VIEN: Pouvez-vous nous dire quelle disposition contenait en 1935 la Loi financière des chemins de fer Nationaux du Canada?

M. FAIRWEATHER: J'ai ce renseignement. La disposition comportait \$44,000,000 pour les déficits.

M. VIEN: \$44,000,000.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Vien désire savoir ce qu'elle contenait; une loi fut présentée l'an dernier à la Chambre à la suite d'une résolution.

M. VIEN: C'est ce à quoi M. Fairweather fait allusion. La loi prévoyait \$44,000,000.

M. FAIRWEATHER: Pour déficit en espèces.

M. VIEN: Pour déficit en espèces. Je vois à la page 5 de votre rapport que le déficit en espèces était de \$47,421,000 en 1935.

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. VIEN: Il y aurait alors un excédent de \$3,421,000 sur votre estimation et sur la prévision de la Loi financière?

M. FAIRWEATHER: Il y avait une augmentation. Le déficit réel en espèces dépassait de \$3,421,464.80 le déficit prévu.

M. VIEN: Lorsque vous dépassiez le budget que vous fixe la loi financière, où vous procuriez-vous les fonds?

M. FAIRWEATHER: Nous les prélevions sur notre capital de roulement, jusqu'à ce que le Parlement nous vînt en aide.

M. VIEN: Mais empruntiez-vous à la banque ou comment vous y preniez-vous?

M. FAIRWEATHER: Va sans dire, nous avons un capital de roulement important. Je ne crois pas que nous empruntions à la banque.

M. VIEN: Où prenez-vous votre capital de roulement?

M. FAIRWEATHER: C'est le Gouvernement qui nous l'a avancé à l'origine.

M. VIEN: Et il est reporté d'une année à l'autre?

M. FAIRWEATHER: Oui. Le déficit n'était pas de nature à entraver sérieusement nos opérations.

M. VIEN: Vous préleviez les fonds sur votre capital de roulement sans le secours ni du Gouvernement ni des banques?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. VIEN: Tenez-vous compte dans votre budget annuel d'un excédent de la dépense sur la recette?

M. FAIRWEATHER: Notre estimation est la meilleure en l'occurrence.

Le PRÉSIDENT: Il en est de même pour tout service administratif.

M. VIEN: Assurément. Mais je voulais savoir si vous vous êtes procuré ces fonds par voie de mandats spéciaux ou d'emprunts à la banque ou autrement.

M. FAIRWEATHER: Je crois que M. Roberts l'a expliqué l'autre jour.

M. VIEN: S'il l'a fait, je n'étais pas ici. Si nous tombons dans la répétition, je le regrette. Je veux me renseigner auprès de M. Fairweather au sujet d'un autre aspect de la question. Je ne comprends pas pourquoi le National-Canadien croit devoir n'indiquer que la recette et la dépense brutes des messageries et des télégraphes. M. Fairweather ne nous a-t-il pas dit hier soir que le Pacifique-Canadien ne montre que la recette nette de la même provenance?

M. FAIRWEATHER: Je n'ai pas dit qu'il ne montre que la recette nette, monsieur.

M. VIEN: Vous ne l'avez pas dit?

M. FAIRWEATHER: Non. Nous avons une comptabilité unifiée et les messageries et les télégraphes y sont considérés comme de simples services du chemin de fer. Le Pacifique-Canadien, lui, considère ses messageries commerciales et ses télégraphes commerciaux comme des opérations distinctes. J'ignore si l'un des deux systèmes l'emporte sur l'autre, mais nous estimons que le nôtre donne

une vue d'ensemble et unifiée des opérations effectives de nos chemins de fer à vapeur et de leurs services accessoires. Si le Pacifique-Canadien suit une autre voie que la nôtre, c'est probablement parce qu'il le juge à propos. Loin de moi de vouloir l'en blâmer.

M. VIEN: Je voulais savoir où était l'avantage ou si le tableau s'en trouvait modifié. Dites-moi?

M. FAIRWEATHER: La comparaison du coefficient d'exploitation s'en trouve modifiée.

M. VIEN: Comment donc, puisque le Pacifique-Canadien ne montre que les revenus ou les déficits nets tandis que vous, vous ne montrez que les dépenses et les revenus bruts? Comment donc le coefficient d'exploitation peut-il s'en trouver modifié?

M. FAIRWEATHER: A cause de la nature même de ces comptes, monsieur. Je le tiens pour un fait. Va sans dire, ce n'est pas exact de dire que le Pacifique-Canadien ne montre que le revenu net. Je crois savoir qu'il n'inscrit rien au compte des télégraphes, ni les revenus commerciaux ni les dépenses commerciales.

M. VIEN: Son rapport annuel ne fait mention ni des messageries ni des télégraphes?

M. FAIRWEATHER: Non. En ce qui concerne les messageries la comptabilité du Pacifique comprend un poste que celui-ci appelle privilèges de messageries. C'est un pourcentage arbitraire de la recette des messageries que la compagnie de messageries verse au Pacifique pour l'usage des wagons-messageries de ce chemin de fer, mais celui-ci n'impute aucunes dépenses sur le compte des messageries.

M. VIEN: Je ne critique pas, je veux simplement m'informer.

L'hon. M. FULLERTON: En effet.

M. VIEN: Le président du conseil de régie ou l'un des membres de ce conseil ou encore M. Hungerford peut-il nous dire combien les trains en commun et autres moyens de collaboration avec le Pacifique ont fait économiser au chemin de fer en 1935?

Le PRÉSIDENT: Voyez le rapport.

L'hon. M. FULLERTON: Oui, vous verrez tout cela à la page 6.

M. VIEN: Dit-on combien on a économisé?

L'hon. M. FULLERTON: On estime à \$1,600,000 l'économie pour les deux compagnies.

M. VIEN: C'est là l'économie totale?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. HANSON: Nous avons eu tout cela l'autre jour.

M. VIEN: Si je suis ennuyeux, toutes mes excuses.

Le PRÉSIDENT: Soyez parfaitement à l'aise, monsieur Vien.

M. VIEN: Envisage-t-on une coopération encore plus intime entre les deux chemins de fer?

L'hon. M. FULLERTON: Nous y songeons sans cesse, mais c'est une vaste tâche.

M. VIEN: Quels autres chevauchements se propose-t-on de supprimer?

L'hon. M. FULLERTON: Pour ne citer qu'un exemple, nous sommes à étudier la question de 1,700 milles de lignes parallèles.

M. VIEN: Dans tout le Canada?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Elles sont énumérées à la page 7.

L'hon. M. FULLERTON: En effet.

L'hon. M. STEWART: Aux pages 6 et 7.

M. VIEN: Indique-t-on l'économie qu'on croit devoir résulter de cette coopération plus intime?

L'hon. M. FULLERTON: Non, il serait impossible d'en faire le calcul.

M. YOUNG: Avant de laisser cette question de soi-disant coopération, que fait-on au juste? Que fait-on, par exemple, sur les lignes Montréal à Toronto?

L'hon. M. FULLERTON: Tout d'abord, il y a le comité mixte de coopération, un comité technique du Pacifique-Canadien et du National-Canadien qui entreprend de concert l'étude de la question. Puis un autre comité exécutif mixte d'administrateurs du Pacifique et de régisseurs du National se réunit de temps en temps. Le comité exécutif mixte soumet certains sujets à l'examen du comité technique, et celui-ci les étudie et remet un rapport accompagné de recommandations. Lorsque la proposition est recommandée par le comité mixte de coopération et approuvée par le comité exécutif mixte, une convention est rédigée. Disons que la proposition vise l'abandon de lignes parallèles. Une fois la convention rédigée, le Pacifique ou le National demande à la Commission des chemins de fer l'autorisation d'abandonner l'une des lignes. Si la Commission approuve, vous allez de l'avant.

M. HANSON: Et comment répartissez-vous la recette?

L'hon. M. FULLERTON: Affaire très compliquée et des plus techniques. M. Fairweather peut vous renseigner mieux que moi.

M. FAIRWEATHER: S'agit-il des trains en commun?

L'hon. M. FULLERTON: De toute opération en commun.

M. FAIRWEATHER: La recette est versée dans une caisse commune. C'est-à-dire, la recette-voyageurs d'une ligne ou d'une partie de ligne exploitée en commun, disons de Montréal à Toronto, est versée à la même caisse. L'apport de chaque compagnie est déterminée par la vérification des ventes de billets, puis le fonds est partagé au pro rata des billets vendus dans une période-type antérieure à l'adoption de l'exploitation en commun. Si une compagnie a vendu 48 p. 100 des billets et l'autre 52 p. 100, alors le fonds est partagé dans la proportion de 48 à 52, que le voyageur ait emprunté un train en commun ou non.

M. HANSON: Supposons qu'en 1936 tout le monde décide soudainement de voyager par le Pacifique. L'entente subsisterait-elle?

M. FAIRWEATHER: Mais oui.

M. HANSON: Et il en serait de même si tout le monde voyagerait par le National?

M. MAYBANK: Le partage est réglé d'avance?

M. FAIRWEATHER: Oui, la convention y voit.

M. KINLEY: Et le problème des frais d'exploitation du train?

M. FAIRWEATHER: Sa solution fut bien simple. Nous nous y sommes arrêtés longtemps, car les difficultés ne manquent pas de surgir lorsqu'il s'agit de partager la dépense entre deux chemins de fer. Je le sais par expérience. Nous posâmes à chaque réseau l'obligation bien simple de donner le même service, d'employer le même matériel, de sorte que l'équilibre est conservé. Sur deux train-milles, les deux compagnies en parcourent chacune un, et nous nous épargnons ainsi les frais de factures réciproques.

M. KINLEY: Et les gens qui voyagent gratuitement?

M. FAIRWEATHER: Nous n'en tenons aucun compte.

M. YOUNG: Supposons que pour une raison ou pour une autre, disons à cause d'un meilleur service pendant deux ou trois ans, le public soit attiré à une ligne particulière, celle-ci n'en bénéficierait pas sur les lignes exploitées en commun?

M. FAIRWEATHER: En effet, mais les trains en commun sont composés de matériel des deux chemins de fer. Au surplus, ces trains circulent sur les deux réseaux, correspondent avec les trains des deux réseaux, et si le service n'est pas satisfaisant vous en entendez parler.

M. YOUNG: Ce n'est pas ce que j'avais à l'idée. Voici ce que je veux dire: Supposons que l'un des chemins de fer donne partout un meilleur service et voie son trafic augmenter pour cette raison, il n'en bénéficierait pas sur les lignes exploitées en commun.

M. FAIRWEATHER: Je vous comprends, monsieur. La recette des lignes exploitées en commun est partagée au pro rata du trafic passé, mais la convention peut être dénoncée n'importe quand à trois mois d'avis, je crois.

M. KINLEY: Tout dépend de quelle ligne il s'agit. S'il s'agit d'une ligne de l'autre réseau, mieux vaut n'y pas pénétrer.

M. FAIRWEATHER: Mais il s'agit de lignes exploitées en commun.

M. KINLEY: Mais si c'est l'autre qui était le gagnant auparavant, il partage moitié moitié avec vous et c'est à votre avantage. Si vous exploitez une ligne du Pacifique en commun avec ce chemin de fer, il y gagne aujourd'hui; si c'est le Pacifique qui exploite en commun avec vous une de vos lignes, c'est vous qui y gagnez.

L'hon. M. STEWART: Vous vous épargnez les pertes.

Le PRÉSIDENT: Vous avez des questions à demander, monsieur Stewart?

L'hon. M. STEWART: Oui. Je veux signaler à l'attention du conseil des régisseurs une déclaration que l'on a faite hier soir au sujet du déficit en espèces.

M. MAYBANK: Vu que nous abordons un autre sujet, me permettriez-vous de poser quelques questions sur celui que nous venons de laisser?

L'hon. M. STEWART: Allez donc.

M. MAYBANK: Je croyais que la question de M. Stewart porterait sur le même sujet. Tous ces plans de coopération ne sont-ils pas appliqués aux dépens de la main-d'œuvre? Est-ce de là que provient l'économie?

M. FAIRWEATHER: Pour m'exprimer en économiste, monsieur, tout se résout à de la main-d'œuvre, qu'il s'agisse de matériel ou de main-d'œuvre en premier lieu.

M. MAYBANK: Disons main-d'œuvre de chemin de fer. Jusqu'à quel point l'économie dont vous avez parlé a-t-elle déplacé la main-d'œuvre du réseau?

M. FAIRWEATHER: Sans conteste, toute économie se traduit par un déplacement de main-d'œuvre.

M. MAYBANK: Combien pour la main-d'œuvre du réseau déplacée et combien pour le reste?

M. FAIRWEATHER: Entre 50 et 60 p. 100 de main-d'œuvre directe en moyenne, et du combustible, des matériaux, etc., pour le reste.

M. YOUNG: Le président a dit que l'économie pour les deux réseaux atteignait \$1,600,000. Pour chaque réseau ou pour les deux?

L'hon. M. FULLERTON: Pour les deux.

M. YOUNG: L'économie totale est estimée à \$1,600,000.

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. MAYBANK: Soixante pour cent représentant la main-d'œuvre déplacée?

L'hon. M. FULLERTON: Lorsque la loi de coopération fut adoptée aux Etats-Unis, un amendement interdit le congédiement de la main-d'œuvre. Les chemins de fer américains n'ont jamais pu économiser à cause de cela.

M. VIEN: N'a-t-on pas allégé le fardeau des réseaux en abaissant l'âge de la retraite de soixante-cinq à soixante ans?

M. MAYBANK: Aux Etats-Unis ou au Canada?

M. VIEN: Aux Etats-Unis.

M. FAIRWEATHER: Les Etats-Unis ont une loi fédérale des pensions qui est présentement devant les tribunaux. Les chemins de fer ont protesté contre cette loi, qui ne fixe pas l'âge de la retraite. En réalité, tout employé peut prendre sa retraite après trente ans de services, ne fût-il âgé que de cinquante ans. Cependant, le maximum est soixante-dix ans et le minimum cinquante ans.

M. VIEN: Mais la pension est la même, que l'employé ait atteint ou non la limite d'âge.

M. FAIRWEATHER: Du tout. De nombreux chemins de fer américains avaient leur propre régime de pensions. Le régime fédéral est venu se superposer aux régimes privés. A mon avis, le régime de pensions a déplacé très peu de main-d'œuvre. La question du déplacement de la main-d'œuvre fait en ce moment l'objet d'une étude approfondie de la part des chemins de fer, des représentants des travailleurs et des services fédéraux de coordination. Je ne sache pas que l'on ait encore abouti à des conclusions définitives.

M. WALSH: Si vous songiez à un projet d'unification—vous ne vous y êtes jamais arrêtés sérieusement, je suppose—quel serait le pourcentage de la main-d'œuvre déplacée, 20 p. 100 ou 25 p. 100?

M. FAIRWEATHER: Cette question me rend perplexe.

M. WALSH: D'après ce que vous savez de l'exploitation en commun?

M. FAIRWEATHER: Pour m'exprimer en économiste, je dirais que chaque sou est de la main-d'œuvre. Si vous songez à la main-d'œuvre directe de chemin de fer, je dirais de 50 à 60 p. 100.

M. WALSH: Croyez-vous que nous pourrions exploiter nos deux réseaux canadiens avec 50 à 60 p. 100...

M. FAIRWEATHER: Non, monsieur Walsh. Vous m'avez demandé le pourcentage de l'économie hypothétique de main-d'œuvre.

M. VIEN: Prenez le nombre des employés des deux réseaux.

M. FAIRWEATHER: Je n'ai pas répondu du tout à cette question-là.

M. WALSH: Je ne crois pas que ce serait plus de 25 p. 100. N'est-ce pas?

M. FAIRWEATHER: Question difficile, en vérité, et j'ai appris à ne répondre à de telles questions qu'avec prudence, car mes paroles ont souvent été mal interprétées par des gens auxquels je n'avais même pas répondu.

M. MAYBANK: Une pareille réponse nous a corné les oreilles durant trois ou quatre ans.

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. WALSH: Si l'unification aboutissait à un déplacement de main-d'œuvre, le personnel à remplacer chaque année atteint 5 p. 100, n'est-ce pas? Sur une durée de cinq ans, les départs atteignent à peu près 5 p. 100 par année?

M. MAYBANK: Il peut s'agir simplement du départ d'une sténographe qui se marie, ou du déplacement d'un aiguilleur.

M. VIEN: Pouvez-vous nous donner le chiffre moyen des vides causés par le décès, la vieillesse, l'invalidité, etc?

M. FAIRWEATHER: Si vous songez à notre roulement de main-d'œuvre, la question est compliquée, car un employé peut apparaître sur les bordereaux de salaires et en disparaître plusieurs fois de suite. Aucun chiffre simple ne peut exprimer le roulement de main-d'œuvre du chemin de fer. Si vous songez aux retraités et aux décédés, je me hasarderais à dire 1 p. 100 tout au plus.

M. MAYBANK: Ajoutez-y les départs pour cause de mariage.

M. FAIRWEATHER: Je ne tiens pas à m'exprimer là-dessus.

M. VIEN: N'y aurait-il pas plus de 1 p. 100 du personnel qui prend sa retraite ou décède chaque année?

M. FAIRWEATHER: A peu près ce nombre, dirais-je.

Le PRÉSIDENT: Soit environ 7,000 employés par année.

M. FAIRWEATHER: Oui. Notre personnel normal n'est pas loin de 100,000, et 1 p. 100 fait 10,000.

M. VIEN: 100,000? 1 p. 100 fait 1,000.

M. FAIRWEATHER: Toute mes excuses. J'ai commis une erreur de statistique. Les retraités formeraient environ 1 p. 100 du personnel, je suppose. Quant aux décès, je ne tiens pas à risquer une estimation.

M. VIEN: Certains employés sont congédiés pour cause, d'autres meurent, d'autres encore sont mis à la retraite à cause d'invalidité ou parce qu'ils ont atteint l'âge de la retraite. Quelle est la proportion de tous ces employés par rapport au personnel total?

M. FAIRWEATHER: Je ne saurais le dire de but en blanc.

M. VIEN: Exagérerais-je en disant 5 p. 100?

M. FAIRWEATHER: Impossible de vous répondre cela, monsieur.

M. MAYBANK: Cette économie d'un million, est-ce là l'économie annuelle que ces divers projets permettent de réaliser?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. MAYBANK: Sur ce million, \$600,000 environ sont de la main-d'œuvre de chemin de fer?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. VIEN: On a dit \$1,600,000.

M. MAYBANK: La main-d'œuvre de chemin de fer y entre pour 60 p. 100, et généralement parlant et presque toujours en réalité, c'est le petit employé, le débutant, qui écope?

M. FAIRWEATHER: A la longue, oui.

M. MAYBANK: Donc, une telle économie en pareil temps de crise se ferait aux dépens de personnes incapables de vivre sans leur emploi?

M. FAIRWEATHER: Il existe ce que l'on appelle la "rétrogradation".

M. MAYBANK: Je connais le terme.

M. WALSH: Dans l'économie...

M. MAYBANK: Veuillez me répondre, s'il vous plaît.

M. FAIRWEATHER: Les employés pratiquent ce qu'ils appellent la "rétrogradation". Cela découle de l'ancienneté. Si un employé perd sa place, tous ceux qui le suivent rétrogradent et le dernier est écarté.

M. MAYBANKS L'économie se fait donc toujours aux dépens du petit employé?

M. FAIRWEATHER: Pas toujours.

M. MAYBANK: Le recul général est rapide.

M. FAIRWEATHER: Oui, en général.

M. MAYBANK: En pareil temps de crise, chacun sait que la plupart de nos employés de chemin de fer n'ont pas économisé grand chose au moment de la rétrogradation et du renvoi du petit employé. Vous ne déplacez pas une catégorie d'employés bien en mesure de vivre de leurs économies?

M. FAIRWEATHER: C'est ce que l'on peut en conclure, je crois.

M. MAYBANK: Donc toutes ces économies vont ou devront immédiatement donner lieu à une augmentation des frais de l'assistance-chômage?

M. FAIRWEATHER: C'est possible.

M. MAYBANK: Votre déficit peut baisser et l'assistance-chômage coûter un peu plus cher?

M. FAIRWEATHER: C'est possible, monsieur.

M. YOUNG: C'est très probable.

M. MAYBANK: N'est-ce pas une quasi-certitude en des temps pareils?

M. FAIRWEATHER: Va sans dire, nous ne cherchons pas à connaître la situation des employés congédiés, mais je dirais par déduction que la situation des petits employés risque d'être bien moins bonne que celle des employés plus anciens.

M. MAYBANK: Votre longue expérience des chemins de fer ne vous permet-elle pas de convenir que toute économie en pareil temps de crise doit fatalement aboutir à une augmentation immédiate des frais de l'assistance-chômage?

M. FAIRWEATHER: Le risque existe, en vérité.

L'hon. M. HOWE: Comment peut-il vous répondre, monsieur Maybank? Vous mêlez le problème de l'assistance-chômage et celui de l'exploitation d'un chemin de fer. En quoi ces deux problèmes peuvent-ils se toucher?

M. MAYBANK: Je sais fort bien que je mêle les deux problèmes. Mais c'est l'économie dont il est question qui en est la cause, non pas moi.

M. WALSH: Je crois que nous concluons à tort au sujet de cette économie de \$1,600,000 du fait de la coopération. Les délibérations des cinq dernières minutes feraient croire que l'économie a été faite aux dépens de la main-d'œuvre.

M. MAYBANK: Dans la proportion de 60 p. 100 seulement.

M. WALSH: Je n'affirmerais pas que la coopération a abouti effectivement au renvoi ou congédiement de 60 p. 100 de la main-d'œuvre.

M. FAIRWEATHER: Mais si. Par exemple, nous avons réduit le nombre de nos train-milles; les deux réseaux ont supprimé 900,000 train-milles.

M. WALSH: Que sont devenus ces employés?

M. FAIRWEATHER: Le travail leur a manqué tout simplement.

M. WALSH: Etes-vous bien sûr que plusieurs ont été effectivement congédiés?

M. FAIRWEATHER: Tout à fait, sans quoi nous n'aurions rien économisé.

M. MAYBANK: De sorte que les bordereaux de salaires accusent une diminution?

M. FAIRWEATHER: Certes, il n'y a pas à en douter. Je ne veux pas m'astreindre à un pourcentage exact. J'ai estimé le déplacement de la main-d'œuvre à un chiffre entre 50 et 60 p. 100.

Le PRÉSIDENT: M. Stewart s'efforce de placer un mot ou deux depuis quelques minutes. Donnons-lui donc la parole.

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

L'hon. M. STEWART: Je serai bref car il est près de six heures. Je veux signaler au président du conseil de régie une nouvelle parue dans les journaux de ce matin, disant qu'il semble y avoir contradiction réelle entre la déclaration faite hier à la Chambre par le chef de l'opposition et la déclaration faite par le président du conseil de régie hier soir. Voici ce que je lis dans l'édition du matin du *Journal*:

Fullerton explique le déficit du National-Canadien. Interrogé au sujet des 115 millions mentionnés par Bennett, il répond que le déficit en espèces est de 47 millions.

C'est là le titre de l'article. Or, voici ce que je lis dans le *hansard* d'hier, page 2756, et les paroles sont de M. Bennett:

Compte de profits et pertes, perte nette du réseau, \$115,281,689.79. Cela se compare, je crois, à ce chiffre de \$47,000,000.

L'hon. M. HOWE: Veuillez lire la totalité des remarques de M. Bennett sur ce sujet.

L'hon. M. STEWART:

L'honorable député a parlé de la situation des provinces, mais je me contenterai de mentionner une autre déclaration qu'il a faite. Il a dit que deux problèmes se posaient devant nous, le problème du chômage et le problème de nos chemins de fer. Il l'a bien expliqué et il n'y a pas, il me semble, un seul député qui ne soit pas de son avis. Il a ensuite fait remarquer que nous avons prêté \$116,500,000 aux provinces et qu'il en était résulté une situation qui nécessitait une intervention immédiate. La plupart d'entre nous pensons comme lui, je crois. Mais quand il a abordé la question des chemins de fer, il a parlé presque uniquement de la substitution de cinq directeurs aux trois régisseurs actuels et il a mentionné le projet de loi à ce sujet.

L'hon. M. MACKENZIE (Vancouver): Sept.

Le très hon. M. BENNETT: Oui, sept directeurs à la place des trois régisseurs. C'est tout ce qu'il en a dit à part quelques mots à propos du projet de loi qui est actuellement devant la Chambre. A la page 18 du rapport des Chemins de fer nationaux figure l'intéressant état suivant: compte de profits et pertes, réseau, perte nette, \$115,281,689.79. C'est à peu près le même montant que celui qui a été prêté aux provinces mais ce fut là la perte nette d'une année, soit \$115,281,689.79. Le ministre de l'Intérieur (M. Crerar) semble très surpris. S'il veut bien se donner la peine d'examiner le rapport, il verra que les chiffres que je viens de citer figurent dans cet état.

L'hon. M. HOWE: Et après?

L'hon. M. CRERAR: Les intérêts sont-ils compris?

Le très hon. M. BENNETT: Non, il s'agit simplement du compte de profits et pertes.

L'hon. M. STEWART: Le plus gros montant est de \$29,000,000 pour des pertes sur des voies et du matériel mis au rancart.

L'hon. M. DUNNING: Il n'est question dans le budget que de déficits en espèces.

L'hon. M. VENIOT: Il a compris là-dedans les intérêts des prêts du Gouvernement.

M. HANSON: Que voulez-vous en déduire?

Le PRÉSIDENT: Laissons M. Stewart achever sa déclaration.

L'hon. M. STEWART: Laissez-moi d'abord achever mon exposé, après quoi vous aurez toute latitude. A la séance du soir, M. Fullerton, le président du conseil de régie, a répondu à M. Howard qui avait dit que le chiffre était alarmant ou effrayant ou quelque chose comme cela. Voici ce que rapporte l'*Ottawa Journal*:

C. B. Howard (Lib., Sherbrooke) a déclaré que cette déclaration avait produit sur lui la plus vive impression, et il demanda des explications aux administrateurs du chemin de fer. C. P. Fullerton, président du conseil de régie du National-Canadien, répondit que l'estimation du déficit en espèces à 47 millions était raisonnable. M. Bennett, a-t-il ajouté, a inclus un tas de choses dont il ne fallait pas tenir compte.

M. Fullerton déclara que le déficit en espèces était véritablement de 47 millions, et que les autres sommes mentionnées étaient des item de comptabilité. Certaines gens, a-t-il ajouté, aiment à grossir le déficit pour donner la plus mauvaise impression possible. C'est pourquoi il s'était efforcé de supprimer tout le bois mort.

Or, n'est-il pas exact que la déclaration parue au hansard est effectivement telle qu'à la page 18?

L'hon. M. FULLERTON: Il est certain que le compte de profits et pertes à la page 18 montre une perte de 115 millions. Mais si nous disons que le vrai déficit en espèces de l'année s'élève à 47 millions, c'est d'abord parce que le matériel démodé qui fut mis au rancart eût du disparaître l'année dernière, l'année d'avant ou même il y a trois ans. D'aucune façon, vous ne sauriez l'appliquer à cette seule année-là. Ensuite, nous disons que les déficits ne doivent pas porter intérêt, pas plus que les prêts du Gouvernement, car il s'agit de capital-actions qui ne doit porter d'intérêts ou bénéficier de dividendes que si les uns et les autres sont acquis. Voilà ce que nous croyons, à tort ou à raison.

L'hon. M. STEWART: C'est un point à débattre.

L'hon. M. FULLERTON: En effet.

L'hon. M. STEWART: Le chiffre de la page 18 cité par le chef de l'opposition est exact.

L'hon. M. FULLERTON: Personne ne conteste que le compte de profits et pertes montre une perte de 115 millions; cela est hors de conteste...

L'hon. M. STEWART: Alors la différence est de...

L'hon. M. FULLERTON: A cela il n'y a pas le moindre doute. J'ai cru l'avoir dit hier soir.

L'hon. M. STEWART: Je n'ai pas le compte rendu.

L'hon. M. FULLERTON: C'est ce que j'ai dit hier soir.

L'hon. M. STEWART: Je n'ai pas le compte rendu imprimé. Votre déclaration et celle du chef de l'opposition semblent se contredire.

L'hon. M. FULLERTON: Je crois avoir dit qu'il s'agissait du déficit en espèces.

Le PRÉSIDENT: M. Fullerton a mentionné un déficit total de 115 millions, mais si vous faites abstraction des item qu'il a mentionnés particulièrement, le vrai déficit n'atteint que 47 millions.

L'hon. M. FULLERTON: En disant que certaines gens aiment à grossir le déficit, je voulais rappeler le fait que ceux qui ne cessent de nous critiquer aiment à nous lancer cette autre accusation, les intérêts dus au Gouvernement, afin de créer la plus mauvaise impression possible. Chaque journal qui favorise la fusion tire parti de ces chiffres. D'autres journaux qui ne la combattent pas utilisent les chiffres du déficit en espèces. C'est à cela que je faisais allusion.

L'hon. M. STEWART: C'est à cela que vous songiez?

L'hon. M. FULLERTON: Et c'est clair.

L'hon. M. STEWART: La déclaration ne pêche pas par inexactitude?

L'hon. M. FULLERTON: Non.

M. YOUNG: Voyons encore ce qui s'est dit au juste, monsieur le président. On a dit que ce fut là la perte subie dans une année.

L'hon. M. FULLERTON: C'est inexact.

M. YOUNG: Si je comprends bien la déclaration, ce n'est pas là la perte subie dans une année.

L'hon. M. FULLERTON: Les livres montrent que ce fut là la perte subie dans une année, mais ce n'est pas le cas en réalité.

M. KINLEY: C'est ce qu'il en a coûté au peuple canadien dans une année.

L'hon. M. FULLERTON: Non, j'affirme que ce n'est pas ce qu'il en a coûté au peuple canadien dans une année.

M. KINLEY: Pourquoi?

L'hon. M. FULLERTON: Prenez les 26 millions. Nous aurions pu agir comme par le passé. Nous aurions pu agir autrement. Nous connaissions l'existence des 26 millions et nous aurions pu ne pas agir. Nous aurions pu n'en pas souffler mot, les laisser où ils étaient et les reporter tels quels; mais aurions-nous agi sagement? Nous ne le pensons pas.

M. WALSH: Au lieu d'imputer annuellement ces 26 millions, on les laissa s'accumuler durant cinq ou six ans...

L'hon. M. FULLERTON: M. Hungerford...

M. WALSH: Jusqu'à cette année, alors que nous avons amorti 26 millions. Puis vous faites un pas de plus. Vous empruntez du Gouvernement afin de faire face à certaines charges fixes ou certains déficits. Afin d'y faire face, une autre compagnie de chemin de fer emprunterait forcément ailleurs. Il lui faudrait verser des intérêts, alors pourquoi le National-Canadien n'en verserait-il pas?

L'hon. M. FULLERTON: Parce que c'est le Gouvernement qui est l'actionnaire ou le propriétaire du réseau.

M. WALSH: Je sais, mais vous empruntez du Gouvernement lequel, à son tour, emprunte du public à intérêts, par l'intermédiaire du ministère des Finances, et ces intérêts c'est le public canadien qui les verse effectivement; voilà pourquoi je soutiens que ces intérêts doivent figurer dans les livres du National-Canadien, car c'est le peuple canadien qui en fait les frais. Voilà ce que je soutiens et je m'efforce de démontrer que le peuple canadien a perdu, à cause de ses chemins de fer l'année dernière, non pas les 47 ou 48 millions dont vous parlez, mais bien 115 millions.

L'hon. M. FULLERTON: Je maintiens que non.

L'hon. M. HOWE: Il n'en est pas ainsi.

M. WALSH: J'affirme qu'il en est ainsi, car, il faut que vous ajoutiez les intérêts que verse le ministère des Finances sur les fonds empruntés.

L'hon. M. FULLERTON: Permettez-moi de vous dire que beaucoup de gens contestent la légitimité d'une pareille opération. Nos comptables nous disent qu'elle est mauvaise et attaquable en comptabilité.

M. VIEN: C'est fort possible. Je ne crois pas que dans tout état financier annuel d'une compagnie, le fait que la mise de fonds dans la compagnie sous forme de débentures et capital-actions ne fournit aucun rendement ne signifie pas que cette mise de fonds n'est pas portée dans l'état annuel à titre de perte d'exploitation additionnelle. C'est parfaitement vrai. Mais voici où nous voulions en venir: combien ce chemin de fer coûte-t-il au juste au Canada? A mon avis, M. Walsh a raison d'affirmer que si M. Fairweather dit vrai, nous engloutissons chaque année depuis treize ans 100 millions de nouveaux fonds. Peu importe, comme l'a dit M. Smart, que cette mise de fonds annuelle ait sa contrepartie dans des valeurs d'actif ou non, il n'en reste pas moins que le trésor public engloutit chaque année 100 millions dans le National-Canadien. Or, il faut que le trésor public emprunte ces fonds quelque part. Il le faut bien. Une telle somme ne se trouve pas sous le pas d'un cheval et le pays est appelé à verser des intérêts sur cet argent, et quoiqu'on puisse exclure d'un bilan ou d'un état annuel bien dressé les intérêts des sommes avancées par le Gouvernement et ne pas ajouter ces avances au déficit annuel, n'empêche tout de même que la mise de fonds du peuple canadien dans l'entreprise coûte au pays une somme de tant en intérêts chaque année; et pour avoir toute la vérité, il vous aurait fallu ajouter à votre déficit annuel d'exploitation les intérêts accumulés chaque année sur cette mise de fonds.

L'hon. M. HOWE: Puis-je apporter quelques éclaircissements?

L'hon. M. STEWART: Mon but n'était pas de susciter une pareille discussion. Je tenais à bien faire voir qu'il ne s'agissait pas du même item.

L'hon. M. FULLERTON: Absolument.

L'hon. M. STEWART: Il n'y a pas la moindre différence entre les deux item.

L'hon. M. HOWE: Laissez-moi expliquer l'affaire telle que je la vois. Depuis que nous avons construit l'Intercolonial, nous exploitons des chemins de fer à perte. Chaque année nous comblons les déficits. Or, l'homme d'affaires qui accuserait des déficits ne comblerait jamais ces déficits en émettant des obligations portant intérêt. Il émettrait plutôt des actions ordinaires. C'est ce que nous faisons chaque année depuis que nous exploitons des chemins de fer. Nous avons comblé les déficits. En 1933, nous avons reconnu notre erreur et décidé d'agir autrement. Nous cesserions de capitaliser les intérêts des placements que nous ferions dans l'entreprise. Nous avons comblé les déficits par l'émission d'obligations, c'était contre le bon sens même, et nos éléments d'actif n'en acquerraient pas un sou de plus-value et ne pouvaient jamais produire un sou de revenu. Nous avons changé de méthode en 1933. Nous avons dit que nous ne tromperions plus le peuple canadien en comblant les déficits par voie d'emprunts, que nous prendrions les fonds nécessaires dans le fonds du revenu consolidé.

L'hon. M. STEWART: Le Gouvernement empruntait nécessairement des fonds pour constituer le fonds du revenu consolidé.

L'hon. M. HOWE: Actuellement, nous les avons dans notre budget. Voilà l'explication.

M. WALSH: Voilà le point.

L'hon. M. HOWE: Dans l'intervalle, les déficits ont atteint la somme de 600 millions. Or, peut-on s'attendre à ce que le National-Canadien montre un bénéfice sur cette somme?

M. VIEN: Non. C'est là toute une affaire. Voici le point: si, au moyen de l'impôt, vous prenez dans le trésor public tant de millions de dollars par année...

L'hon. M. HOWE: Nous y avons pris 27 millions cette année, juste le montant qu'il en coûte réellement au pays cette année.

M. WALSH: Plus les intérêts des fonds empruntés au compte du National-Canadien, plus ce matériel additionnel que le National-Canadien a mis au rancart.

M. VIEN: Il en coûte au pays 47 millions.

L'hon. M. HOWE: Le matériel additionnel amorti, oui; seulement lorsque nous l'avons amorti; nous l'avons amorti dans une année, alors qu'il aurait fallu répartir l'amortissement entre plusieurs années.

L'hon. M. STEWART: Le public comprendrait par ce titre que ces deux messieurs songeaient au même objet.

L'hon. M. FULLERTON: Le titre était tout à fait erroné.

L'hon. M. VENIOT: Blâmez-en le journal.

M. WALSH: Puis-je faire confirmer les chiffres que voici? A votre estimation, les compagnies antérieures nous ont légué \$1,336,000,000 de dettes. Est-ce exact? Est-ce là notre héritage?

M. FAIRWEATHER: Où prenez-vous ce chiffre?

L'hon. M. HOWE: Il n'est pas exact.

M. WALSH: Je l'ai pris dans un ouvrage du Service de la statistique que j'ai à mon bureau.

M. FAIRWEATHER: C'est là le chiffre du passif total?

M. WALSH: Le passif total à la fusion.

M. FAIRWEATHER: Y compris les actions ordinaires?

M. WALSH: Tout compris. C'est là le passif que vous avez assumé, n'est-ce pas?

M. FAIRWEATHER: C'est exact, je crois, si l'on comprend les actions ordinaires.

Le PRÉSIDENT: Adopte-t-on la motion proposée?

Des VOIX: Adopté.

M. VIEN: Afin de calmer un peu les inquiétudes des employés du chemin de fer...

Le PRÉSIDENT: L'adoption du rapport est proposée. Adoptons le rapport, puis ajournons à quatre heures demain après-midi. Nous étudierons alors l'état que prépare M. Fairweather portant sur l'exposé général de M. Vien. Adoptons ceci dans l'intervalle.

M. VIEN: Pourquoi faire cela?

Le PRÉSIDENT: Pour avancer notre tâche, car nous piétinons beaucoup en ce moment. Mais rien ne vous empêchera de le faire.

M. VIEN: Ou tout autre chose.

Le PRÉSIDENT: Tout ce que vous voudrez.

M. VIEN: Parfait.

L'hon. M. STEWART: Ne concluons sur rien.

Le PRÉSIDENT: Certainement, car la Marine marchande du gouvernement canadien va aussi nous occuper. Vous pourrez poser toutes les questions que vous voudrez.

M. VIEN: Entendu.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous siéger ce soir?

L'hon. M. VENIOT: Non. C'est aujourd'hui mercredi.

Le PRÉSIDENT: Je l'avais oublié.

M. WALSH: Il vaut mieux nous réunir aussi souvent que possible. Ces gens attendent le moment de retourner à leurs occupations.

Le PRÉSIDENT: Oui, je sais. Mais demain matin se tient un caucus pour Ontario et Québec. Je ne vois pas d'inconvénient à siéger demain matin. J'en serais enchanté.

M. WALSH: C'est ce que nous devrions faire.

Le PRÉSIDENT: En ce cas, à onze heures demain matin.

M. VIEN: Y a-t-il beaucoup d'inconvénient à se réunir à quatre heures de l'après-midi?

Le PRÉSIDENT: Beaucoup, car un autre comité va siéger. Nous nous réunirons à onze heures demain matin.

A six heures et cinq minutes, le comité ajourne au jeudi, 7 mai, à onze heures du matin.

APPENDICE

Questions posées par des membres du Comité et réponses déposées par
M. Fairweather

QUESTIONS PAR M. VIEN

Question: Voudriez-vous remettre au comité un état montrant l'importance relative de ces usines du point de vue du travail qui s'y accomplit et du personnel ouvrier qui y travaille? Vous pourriez peut-être indiquer aussi le coût relatif des usines pour le réseau?

Réponse:

Lieu	Mise de fonds dans les terrains, édifices et outillage	Nombre moyen des employés en 1935
Moncton..	\$3,000,000	1,087
Rivière-du-Loup..	480,000	71
St-Malo..	2,883,826	346
Pte-St-Charles M.P..	5,147,045	1,077
Pte-St-Charles Car..	2,239,368	820
Leaside..	1,355,426	256
Stratford..	2,292,352	797
London..	1,073,963	493
Ft. Rouge..	2,873,682	951
Transcona..	3,942,601	1,327
Edmonton—Sud..	1,727,721	92
Edmonton—Calder..	820,007	47
St. Albans..	912,873	223
Port Huron..	982,000*	813

* A l'exclusion du terrain.

Question: Dites-nous le nombre des traverses et la somme dépensée pour traverses depuis cinq ans?

Réponse: L'état n° 1 montre le nombre des traverses achetées et les prix d'achat.

L'état n° 2 montre le nombre des traverses créosotées et les frais de créosotage.

L'état n° 3 montre le nombre des traverses de remplacement et les frais d'entretien de ces traverses.

ÉTAT N° 1

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

TOUT LE RÉSEAU—Y COMPRIS LES FILIALES

TRAVERSES ACHETÉES

Année	Non créosotées		Créosotées		Total des traverses achetées	Prix d'achat
	Bois mou	Bois dur	Bois mou	Bois dur		
1931..	3,369,128	783,184	—	171,190	4,323,502	\$2,907,290
1932..	1,853,151	192,955	—	188,183	2,234,289	1,403,745
1933..	1,743,527	691,458	—	165,084	2,600,069	1,377,344
1934..	4,031,916	551,981	—	105,493	4,689,390	2,295,021
1935..	7,319,684	977,870	118,528	369,546	8,785,628	5,070,764

NOTE:—Prix f.a.b. voies du N.-C. (à l'exception des traverses créosotées pour le Grand Trunk Western), mais ne comprenant pas l'inspection ni l'impôt sur la vente.

ÉTAT N° 2

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

TOUT LE RÉSEAU—Y COMPRIS LES FILIALES

NOMBRE DES TRAVERSES CRÉOSOTÉES ET FRAIS DE CRÉOSOTAGE

(A l'exclusion des traverses déjà créosotées)

Année	Nombre des traverses		Total	*Frais de créosotage
	Bois mou	Bois dur		
1931..	750,105	1,176,690	1,926,795	\$1,300,972
1932..	605,477	900,285	1,505,762	997,542
1933..	708,078	652,713	1,360,791	884,859
1934..	757,813	438,777	1,196,590	832,542
1935..	862,658	926,336	1,788,994	1,111,180

*Les frais comprennent le préservatif, la préparation, l'entaillage à l'herminette, le perçage des trous, l'incision, la manutention, l'inspection et l'impôt sur la vente.

ÉTAT N° 3

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

TOUT LE RÉSEAU—LES FILIALES EXCLUES

TRAVERSES DE REMPLACEMENT

Année	Nombre des traverses non créosotées	Nombre des traverses créosotées	Nombre total des traverses	Total des frais d'entretien
1932..	4,026,384	751,927	4,778,311	3,544,023
1933..	2,666,854	2,396,940	5,063,794	3,730,834
1934..	3,540,758	2,536,007	6,076,765	3,788,551
1935..	4,378,313	2,374,994	6,753,307	4,184,155

NOTE.—Lorsqu'une traverse créosotée est remplacée par une autre traverse créosotée, le coût entier de la traverse créosotée est imputé sur l'entretien.

TERMINI DE MONTRÉAL

Question n° 1.—Coût approximatif minimum des travaux qu'il faudrait exécuter aux termini de Montréal pour rendre ceux-ci utilisables.

Réponse: La dépense additionnelle minimum à faire pour rendre les termini de Montréal utilisables pour la plupart des services des voyageurs autres que ceux de la rue Moreau, serait de \$6,120,000. Sans être absolument essentielle, une dépense additionnelle de \$687,000 pour de nouvelles installations de garage des voitures à voyageurs serait fort à désirer. Cet item porterait à \$6,807,000 la dépense totale qu'il faudrait engager dans les termini pour les rendre partiellement utilisables pour le service des voyageurs.

Question n° 2.—L'économie nette approximative de frais d'exploitation qu'apporteraient le parachèvement et l'utilisation des termini.

Réponse: Au rythme actuel du trafic, l'utilisation des nouveaux termini tel qu'indiqué ci-dessus, y compris les installations de garage des voitures, apporterait une économie nette de frais d'exploitation d'environ \$50,000 par année.

Question n° 3.—Combien sur la dépense ci-dessus irait à la main-d'œuvre?

Réponse:

Salaires de la main-d'œuvre de construction	\$2,200,000	
Salaires de la main-d'œuvre employée à la fabrication des matériaux de construction	1,400,000	
Total des salaires, construction et matériaux . . .		\$3,600,000
Main-d'œuvre et services connexes		2,750,000
Intérêts et fonds de terre (propriété du Gov.) . .		457,000
		<hr/>
		\$6,807,000

Question n° 4.—La direction recommande-t-elle l'exécution des travaux ci-dessus?

Réponse: Les chiffres ci-dessus porteraient à croire qu'au rythme actuel du trafic, ces travaux ne pourraient être entrepris que dans le but de faire travailler les chômeurs.

Question: Avez-vous un tableau montrant les différences entre l'intensité du trafic-marchandises et l'intensité du trafic-voyageurs des deux réseaux pour une période d'années?

Réponse:

RÉSEAUX DU NATIONAL-CANADIEN ET DU PACIFIQUE-CANADIEN
(LIGNES CANADIENNES)

INTENSITÉ DU TRAFIC-MARCHANDISES (EN MILLIERS DE TONNES-MILLES-REVENU
PAR MILLE DE VOIE)

Année	N.-C.	P.-C.	Pourc. de l'excédent du P.-C. sur le N.-C.
1923..	791	997	26.0
1924..	719	857	19.2
1925..	757	881	16.3
1926..	800	923	15.4
1927..	808	953	18.0
1928..	947	1,165	23.0
1929..	782	929	18.9
1930..	659	754	14.4
1931..	576	645	12.0
1932..	513	591	15.1
1933..	455	550	20.9
1934..	510	590	15.8
1935..	523	612	17.1
Moyenne 13 années..	680	803	18.2

INTENSITÉ DU TRAFIC-VOYAGEURS (EN MILLIERS DE TONNES-MILLES-REVENU
PAR MILLE DE VOIE)

Année	N.-C.	P.-C.	Pourc. de l'excédent du P.-C. sur le N.-C.
1923..	65	92	42.2
1924..	61	85	37.7
1925..	62	86	38.8
1926..	64	84	32.3
1927..	66	84	28.0
1928..	68	86	27.6
1929..	61	77	25.0
1930..	51	62	20.6
1931..	36	44	23.0
1932..	29	38	32.5
1933..	28	36	30.0
1934..	30	40	33.0
1935..	32	41	24.7
Moyenne 13 années..	50	66	30.9

RENSEIGNEMENT DEMANDÉ PAR M. VIEN, DÉPUTÉ, LE 5 MAI 1936

	Moyenne des cinq années 1926-1930	Moyenne des cinq années 1931-1935
Déficit de revenu après paiement des intérêts de la dette fondée.....	\$ 9,542,000	\$56,075,000
Intérêts accumulés sur les prêts consentis par le gouvernement fédéral.....	\$32,497,000	\$35,229,000
	\$42,039,000	\$91,304,000

Question: Voudriez-vous déposer la liste des agences de vente de billets et nous communiquer aussi les détails de cet item de \$2,175,000 au sujet de ces agences?

Réponse: Voici la liste des agences du National-Canadien. Le chemin de fer n'a pas intérêt à révéler les détails demandés.

Bureaux de vente de billets—le long du réseau:

Portland, Me.	Brandon, Man.
Halifax, N.-E.	Regina, Sask.
Saint-Jean, N.-B.	Moose-Jaw, Sask.
Moncton, N.-B.	Saskatoon, Sask.
New Carlisle, Qué.	Calgary, Alta.
Québec, Qué.	Edmonton, Alta.
Sherbrooke, Qué.	Jasper, Alta.
Montréal, Qué.	Vernon, C.-B.
Ottawa, Ont.	Vancouver, C.-B.
North-Bay, Ont.	New-Westminster, C.-B.
Sudbury, Ont.	Victoria, C.-B.
Parry-Sound, Ont.	Prince-Rupert, C.-B.
Brockville, Ont.	London, Ont.
Kingston, Ont.	Woodstock, Ont.
Belleville, Ont.	Guelph, Ont.
Peterboro, Ont.	St. Catharines, Ont.
Oshawa, Ont.	Buffalo, N.-Y.
Toronto, Ont.	Windsor, Ont.
Hamilton, Ont.	Détroit, Mich.
Brantford, Ont.	Flint, Mich.
Stratford, Ont.	Grand-Rapids, Mich.
Port-Arthur, Ont.	Saginaw, Mich.
Duluth, Minn.	South Bend, Ind.
Winnipeg, Man.	Chicago, Ill.

Agences à l'étranger—Etats-Unis:

Boston, Mass.
 New-Haven, Conn.
 New-York, N.-Y.
 Philadelphia, Pa.
 Washington, D.C.
 Pittsburg, Pa.
 Cleveland, Ohio.
 Cincinnati, Ohio.
 Birmingham, Alab.
 Toledo, Ohio.
 St-Louis, Miss.
 Memphis, Tenn.
 Tulsa, Okla.
 Kansas City, Mo.
 Omaha, Neb.
 Milwaukee, Wis.
 Minneapolis, Minn.
 St-Paul, Minn.
 Seattle, Wash.
 Portland, Ore.
 San-Francisco, Cal.
 Los-Angeles, Cal.

Agences à l'étranger—Europe:

Londres, Angleterre.
 Liverpool, Angleterre.
 Southampton, Angleterre.
 Cardiff, Galles.
 Glasgow, Ecosse.
 Anvers, Belgique.
 Gênes, Italie.
 Paris, France.

Agences à l'étranger—Orient:

Hong-Kong, Chine.
 Singapore, Etabl. du Détroit.
 Yokohama, Japon.
 Shanghai, Chine.

Agences à l'étranger—Australie:

Sydney, Australie.

NOTE.—Les agences à l'étranger ci-dessus emploient toutes des employés réguliers du service du trafic des Chemins de fer Nationaux du Canada.

QUESTIONS PAR L'HON. M. VENIOT

Question: Jusqu'en 1933 ou 1934 quatre-vingt-dix pour cent des chargements de farine transportés dans le comté de Gloucester ont voyagé dans des voitures du N.-C., tandis qu'aujourd'hui c'est le contraire, les transports de farine empruntent des wagons du P.-C. Pourquoi?

Réponse: Pourcentages des chargements de farine destinés au comté de Gloucester qui ont emprunté les voitures du National-Canadien.

	Pourcentage
1933	42
1934	45
Quatre premiers mois de 1936.....	27

Les envois avaient pour destination de très nombreux endroits, certains desservis exclusivement par le National-Canadien, d'autres desservis exclusivement par le Pacifique-Canadien, et d'autres encore desservis par les deux réseaux. Généralement parlant, si le chargement provient d'un endroit desservi exclusivement par l'un des deux réseaux, c'est ce réseau qui fournit la voiture.

Question: Le Gouvernement possède-t-il des quais à Pointe-du-Chêne, ou ces quais lui ont-ils été simplement cédés?

Réponse: Les quais du chemin de fer à Pointe-du-Chêne furent cédés au ministère des Travaux publics en 1930.

Question: Sous la rubrique Exploitation, quelle fut la recette de la section de Caraque de la division de l'Est en 1935?

Réponse:

Recettes brutes de l'embranchement.....	\$45,893
Recettes brutes du reste du réseau sur la trafic en provenance et à destination du Caraque & Gulf Shore Railway	114,471
Total	<u>\$160,364</u>

QUESTIONS PAR M. MAYBANK

Question: Pourriez-vous déposer un tableau qui montrerait les mises au point qu'il faudrait apporter au coefficient d'exploitation du National-Canadien, pour le rendre comparable à celui du Pacifique-Canadien pour une période d'années?

Réponse:

	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
Coefficient d'exploitation des lignes du N.-C. au Canada	97.6	94.2	88.5	84.3	89.1	83.6	87.5	92.1
Mises au point nécessaires afin de le rendre comparable à celui du P.-C. sur une base de comparaison équitable.								
Frais de messageries, télégraphes, pensions, colonisation, ressources naturelles.....	0.4	0.9	0.8	1.0	1.0	1.3	1.5	2.3
Traction moyenne.....	1.7	1.4	1.0	1.1	1.7	1.9	1.6	1.4
Chargement de wagon ..	1.5	2.0	1.1	1.5	2.2	2.9	0.4	0.9
Intensité trafic-marchandises.....	6.8	5.5	4.3	3.7	4.5	4.4	4.7	4.5
Intensité trafic-voyageurs.	4.2	4.3	3.7	2.9	2.8	2.2	2.5	2.6
Problèmes de gestion ..	1.0	1.0	1.0	0.9	0.9	0.8	0.8	0.9
Coefficient du N.-C. mis au point	82.0	79.1	76.6	73.2	76.0	70.1	76.0	79.5
Coefficient du P.-C.	80.7	79.6	77.3	76.0	78.9	75.8	77.7	77.4

Coefficient d'exploitation des lignes du Nord-Canadien au Canada..	1931 100.0	1932 96.0	1933 96.7	1934 92.5	1935 93.4
Mises au point nécessaires afin de le rendre comparable à celui du Pacifique-Canadien sur une base de comparaison équitable.					
Frais de messageries, télégraphes, pensions, colonisation, ressources, naturelles	1.4	2.5	0.1	0.1	0.1
Traction moyenne	1.0	1.3	1.0	0.8	0.9
Chargement de wagon	1.1	1.6	1.7	1.3	1.9
Intensité trafic-marchandises	4.4	5.5	7.6	5.4	5.8
Intensité trafic-voyageurs	3.3	4.4	4.4	4.3	3.4
Problèmes de gestion	1.2	1.4	1.6	1.4	1.4
Coefficient du Nord-Canadien mis au point	87.6	79.3	80.5	79.2	79.9
Coefficient du Pacifique-Canadien...	80.0	80.7	78.3	77.3	80.0

Question: Pourriez-vous me faire connaître la nature ou les grandes lignes de l'accord conclu à Winnipeg au sujet des usines de Fort-Rouge?

Réponse: Voici un extrait du mémoire de l'accord conclu le 20 octobre 1906 entre la cité de Winnipeg et la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien:

5. La Compagnie s'engage, de plus, à construire, établir et maintenir sur lesdits terrains dans la cité délimités à la Pièce "A", les principaux bâtiments et ateliers de son réseau, entre le lac Supérieur et les Montagnes Rocheuses, savoir: Une rotonde de trente-neuf places, une fonderie, des magasins et des bureaux, une citerne, des ateliers de machines et de montage, des ateliers de voitures à voyageurs et de peinture, des forges, des ateliers de voitures à marchandises et de réparations, une scierie, une usine de force motrice, un hangar de séchage du bois, un four de séchage, ainsi que les parcs et voies d'évitement nécessaires à l'exploitation du chemin de fer, faisant ainsi de la cité de Winnipeg le terminus principal de son réseau entre le lac Supérieur et les Montagnes Rocheuses, ceci étant l'une des conditions de la fermeture desdites rues et desdites ruelles ou de parties desdites rues et desdites ruelles. La construction desdits bâtiments commencera incontinent et devra être achevée dans les deux ans de la signature du présent accord.

QUESTION PAR M. HEAPS

Question: Les travaux supplémentaires de réparations et la construction de matériel neuf ont procuré du travail à combien d'autres personnes l'an dernier dans les ateliers du National-Canadien?

Réponse: La construction de wagons-glacières dans les ateliers de la compagnie a donné du travail à 367 autres employés.

Les travaux supplémentaires de réparations ont permis d'augmenter de 16 à 18 par mois le nombre des journées de travail du personnel employé à temps partiel.

QUESTION PAR M. CHARLES PARENT, DÉPUTÉ

Questions: Combien le quai du Nord-Canadien à Québec a-t-il de façade et de superficie, quel est son usage et à qui est-il loué?

Réponses:

Façade: environ 3,000 pieds.

Superficie: 59,612 pieds carrés.

Usage: Manutention du charbon.

Preneurs: MM. Lane & Robitaille.

QUESTION PAR M. KINLEY

Question: Quelle a été en 1935 la perte d'exploitation du *Halifax and South Western Railway*?

Réponse: \$478,752.

NOTE. — Ceci ne tient pas compte des recettes du reste du réseau sur le trafic en provenance ou à destination du *Halifax and South Western*.

QUESTION PAR M. FINN

Question: Puis-je demander aux dirigeants du Nord-Canadien de préparer un état des frais d'exploitation et du revenu d'exploitation de la région de l'Atlantique pour l'année écoulée?

Réponse:

Revenus d'exploitation	\$ 16,280,000
Frais d'exploitation	19,446,000

NOTE. — Ces chiffres sont approximatifs et sont le résultat d'une mise au point des revenus et des frais des lignes de l'Est en déduisant les revenus et les frais estimés pour les lignes de Monk à Diamond et de Rivière-du-Loup à Lévis.

SESSION DE 1936
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Possédés, exploités et régis par l'État

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Avec les appendices 1 et 2

FASCICULE N° 5

SÉANCE DU JEUDI 7 MAI 1936

TÉMOINS:

L'hon. C. P. Fullerton, président du Conseil de régie; MM. J. E. Labelle, C.R. et F. K. Morrow, régisseurs des Chemins de fer Nationaux du Canada; MM. S. J. Hungerford, président, R. C. Vaughan, vice-président, du service des Achats et Approvisionnements; S. W. Fairweather, directeur de la division de l'économie et T. H. Cooper, vérificateur des comptes divers, du réseau national.

OTTAWA

J.-O. PATENAUDE, O.S.I.

IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI

1937

PROCÈS-VERBAUX

CHAMBRE DES COMMUNES,

JEUDI, 7 mai 1936.

Le Comité permanent des Chemins de fer et de la Marine marchande possédés, exploités et régis par l'Etat s'est réunie à onze heures du matin sous la présidence de Sir Eugène Fiset.

Membres présents: MM. Barber, Bothwell, Ferland, Hanson, Howe, Kinley, Parent (*Québec-Ouest-et-Sud*), Stewart, Veniot, Vien et Young.

Assistent aussi à la séance: L'honorable C. P. Fullerton, président, du Conseil de régie des Chemins de fer Nationaux; MM. F. K. Morrow et J. E. Labelle, C.R., régisseurs du National-Canadien; M. V. I. Smart, sous-ministre des Chemins de fer et des Canaux; M. S. J. Hungerford, président des Chemins de fer Nationaux du Canada; M. R. C. Vaughan, vice-président, du service des achats et approvisionnements; M. S. W. Fairweather, directeur de la division de l'économie et M. T. H. Cooper, vérificateur des comptes généraux, du réseau national.

M. Fairweather fait rapport qu'il a envoyé à Montréal afin qu'il soit vérifié avec les documents conservés au bureau l'état que monsieur Vien a soumis au comité lors de la dernière séance et qu'on lui a renvoyé pour examen et rapport.

Le Comité ordonne que le greffier fasse imprimer l'état en question dans les procès-verbaux de ce jour ainsi que les commentaires de M. Fairweather.

L'honorable M. Veniot donne lecture d'un télégramme qu'il a reçu de monsieur Charles C. Labrie, de Vancouver, concernant l'adjudication d'entreprises de traverses.

MM. Vaughan et Labelle font des déclarations ayant rapport à l'affaire qu'a soulevée M. Labrie.

Après d'autres discussions relatives à la capitalisation du National-Canadien, le comité passe à l'examen des rapports annuels de la *Canadian Government Merchant Marine Ltd.* et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Ltd.*

Sur la proposition de M. Bothwell, le Comité décide d'adopter lesdits rapports.

Des membres du Comité ayant posé d'autres questions à M. Fairweather, ordre est donné de faire imprimer ces questions et les réponses sous forme d'appendice dans les procès-verbaux de ce jour.

Erratum: M. Fairweather demande d'apporter la correction suivante dans la réponse qu'il a faite à une question posée par l'honorable M. Veniot, page 169 des procès-verbaux (appendice N° 4 du compte rendu imprimé): —

Dans la 10e ligne qui se lit ainsi qu'il suit:

Le détail des expéditions fait voir qu'elles arrivent à nombre d'endroits...

Il faut biffer la proposition "à" et la remplacer par le mot "de", de façon que la phrase se lise:

Le détail des expéditions fait voir qu'elles arrivent de nombre d'endroits...

Le Comité s'ajourne jusqu'à convocation du président.

Le secrétaire du Comité,

R. ARSENAULT.

TÉMOIGNAGES

SALLE 268, CHAMBRE DES COMMUNES,

Le 7 mai 1936.

Le Comité des Chemins de fer et de la Marine marchande s'est réuni à onze heures du matin, sous la présidence de sir Eugène Fiset.

Le PRÉSIDENT: Nous allons procéder. Messieurs, l'état que monsieur Vien a déposé sur le bureau, hier, a été remis à M. Fairweather; cependant, il a été obligé de l'expédier à Montréal pour le faire vérifier de sorte que nous ne sommes pas en mesure de discuter la question, ce matin. Nous l'aborderons à la prochaine séance. En attendant, nous allons procéder à l'examen du bilan de la Marine marchande.

M. YOUNG: Je me demande s'il y aurait possibilité d'avoir des renseignements sur un autre aspect de la question avant d'aborder un autre sujet. Je désirerais me renseigner davantage sur la capitalisation du réseau. Après avoir examiné la question, il me semble que nous avons une énorme quantité de bois mort pour me servir de l'expression employée par le président du Conseil de régie. Hier, nous avons entendu parler des contestations judiciaires. Voilà qui fournit, semble-t-il, une autre excuse ou une autre raison pour retarder le règlement de cette question dont je me préoccupe. J'étais sur le point, hier, de m'informer si le Conseil de régie croit que cette affaire doit être réglée par l'élimination d'un tas de bois mort et l'un des régisseurs m'a alors interrompu. Maintenant, je reviens sur ce point et je lui pose la question. Est-il d'avis, oui ou non, de débarrasser la capitalisation du réseau national d'un tas de bois mort?

M. LABELLE: Le Comité a été saisi de cette question, l'année dernière et, en l'occurrence, j'ai différé d'opinion avec le président du Comité de régie. Le ministre a peut-être quelques observations à faire de ce chef.

Le PRÉSIDENT: Hier, en l'absence du ministre, j'ai osé parler en son nom jusqu'à un certain point. Cependant, je ne me suis pas trop avancé; je ne vous ai pas compromis, monsieur le ministre. Vous pouvez peut-être nous dire si oui ou non le Gouvernement a l'intention d'aborder l'examen de ce problème, cette année. Voilà ce que le Comité désire savoir.

M. YOUNG: Ma question ne concerne en rien la politique ministérielle. Je veux savoir des administrateurs du réseau ce qu'ils pensent de la capitalisation du chemin de fer; si oui ou non cette structure financière a sa raison d'être et si elle n'a pas sa raison d'être, de quelle façon on pourrait la séparer et l'imputer sur le National-Canadien, à l'heure actuelle. De fait, j'en ai pris note de temps à autre, les gens qui ne sont pas intéressés à présenter sous un bon jour la situation des Chemins de fer Nationaux du Canada font constamment allusion à certains item de cette nature; cependant, à mon avis, la présente administration du réseau pas plus que les futures administrations du reste ne peut espérer être en mesure de faire face à la capitalisation existante et établir à la satisfaction du Comité que le bilan financier de la compagnie accuse un surplus. On ne peut le faire suivant moi. A tort ou à raison, j'estime qu'il y a accumulation de déficits d'une source ou de l'autre, — je ne veux pas répartir le blâme, mais c'est là la situation, — et je désire savoir de ceux qui ont administré les affaires du réseau depuis quelques années s'il serait dans l'intérêt du chemin de fer de rayer du bilan une bonne partie de ces pertes?

L'hon. M. STEWART: Ne nous intéressons-nous pas aux choses pratiques? Quelle influence cela aurait-il sur les finances, l'exploitation et les recettes du réseau? On n'acquitte pas l'intérêt sur le capital placé dans l'entreprise.

Le PRÉSIDENT: Cette question revient chaque année devant le Comité. Il est incontestable que, l'année dernière, les vérificateurs du National-Canadien, Touche and Company, ont fait un rapport sur cet aspect du problème. Le rapport a été renvoyé au Conseil de régie qui l'a approuvé; il a été soumis ensuite au Cabinet. Si j'ai bien compris, voilà ce qui a été fait.

M. LABELLE: Du tout. Pour sa part le président du Conseil de régie a favorisé l'adoption de ce rapport l'année dernière; mais j'ai déclaré que le rapport Duff demandait aux régisseurs de fixer le chiffre du capital en se fondant sur la productivité du réseau, voilà une question absolument différente. Et maintenant le rapport Duff demandait aux régisseurs de préparer des propositions. Pour moi, il s'agit d'une question d'ordre administratif plutôt qu'une question d'opinion de la part du Conseil de régie à moins de nous demander de faire un rapport spécial. La question a été étudiée l'année dernière de même que cette année. Il s'agit d'un problème très compliqué.

M. YOUNG: Je comprends cela.

M. LABELLE: Je n'irai pas jusqu'à dire que je ne vois pas d'un bon œil l'idée de supprimer le bois mort. Voilà qui serait absurde de ma part; cependant, je soutiens que c'est là plutôt une question d'ordre administratif puisque nous devons avoir l'assentiment du ministère dans tout ce que nous faisons.

L'hon. M. VENIOT: Avant d'adopter une ligne de conduite, il est incontestable que le Gouvernement consulterait le Conseil de régie.

M. LABELLE: Parfaitement.

M. YOUNG: Vous n'êtes pas prêt, je le suppose, à nous donner une opinion très précise sur une question de cette nature.

M. LABELLE: S'il s'agit de savoir si oui ou non le bois mort doit être éliminé du bilan, j'imagine qu'il serait préférable de le faire; cependant, est-ce que cela serait suffisant pour vous montrer sous son véritable jour la situation financière du National-Canadien?

M. YOUNG: Etes-vous disposé à formuler un avis, monsieur Morrow?

M. MORROW: J'ai formulé l'avis ces jours derniers que la capitalisation est trop élevée et qu'elle devrait être sensiblement diminuée.

M. VIEN: Avez-vous été en mesure de vous rendre compte de la valeur de l'entreprise en vous fondant sur la productivité?

M. LABELLE: Nous n'avons pas étudié la question à ce point de vue-là. Cependant, je puis dire que le rapport Duff a établi que la productivité du réseau en 1933 à venir jusqu'au moment de la publication du rapport ou l'année précédente, s'avère à environ 24 millions de dollars en chiffres ronds. Ces chiffres se trouvent dans le rapport Duff.

M. VIEN: Les recettes nettes annuelles?

M. LABELLE: La moyenne des recettes.

M. VIEN: La moyenne des recettes nettes?

M. LABELLE: Oui.

M. VIEN: Voilà qui représente un capital de 600 millions de dollars à un taux d'intérêt de 4 p. 100. Cela établirait la valeur du réseau en se basant sur ces chiffres.

M. LABELLE: Le rapport ne dit pas que c'est là la valeur des Chemins de fer Nationaux. Le rapport déclare que c'est là la productivité moyenne du National-Canadien. Il est assez difficile de répondre à cette question, monsieur Vien. Vous pouvez avoir une valeur potentielle en sus de la productivité.

M. VIEN: Parfaitement. Loin de moi l'idée de prétendre que les recettes du réseau, à l'heure actuelle, constitueraient une bonne mesure pour établir la valeur exacte du chemin de fer; cependant, vous pouvez approcher le problème

en ayant recours à trois ou quatre méthodes différentes. Si vous adoptez la méthode de la productivité du réseau, en éliminant les années anormales à partir de 1932, vous constaterez que la productivité du réseau s'établit à 24 millions de dollars.

M. LABELLE: Ce sont là les chiffres que donne le rapport de la Commission Duff.

M. VIEN: Par conséquent, en se fondant sur la productivité, la valeur du réseau s'établirait à quelque chose comme 600 millions de dollars cependant, ainsi que vous l'avez dit, il existe des valeurs potentielles dont la productivité ne donne aucune idée.

M. LABELLE: Je soutiens que le réseau a une grande valeur potentielle.

M. VIEN: Est-il possible d'arriver à une juste estimation de ce que représente cette valeur potentielle?

M. LABELLE: Voilà justement ce que tous ceux qui font partie du personnel administratif du National-Canadien cherchent à découvrir. Le ministre a déclaré ces jours derniers que l'on essaie d'arriver à certaines conclusions. Je puis bien le dire, le National-Canadien cette année, a nommé un comité qui étudie cette question. Nous ne sommes pas encore prêts à faire une recommandation, et quand bien même nous serions prêts à le faire, je crois encore pour ma part que c'est là une question d'ordre administratif.

M. VIEN: Je me rends compte de cela. Je ne propose pas qu'un membre du personnel ou qu'un régisseur laisse entendre ce que nous devrions faire ou ne pas faire; nous constituons un organisme à la recherche des faits et nous allons faire une recommandation. Or, à ce titre d'organisme à la recherche de faits, je voudrais bien découvrir quelque chose, non pas à titre de suggestion ni de ligne de conduite, mais une réalité et c'est ceci: A combien pourrait-on estimer raisonnablement cette valeur potentielle?

M. MORROW: Vous ne pouvez y arriver qu'après un examen très attentif du réseau par les administrateurs du National-Canadien, par les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer et Canaux et peut-être aussi par une couple d'experts du dehors.

M. VIEN: A-t-on fait cet examen?

M. MORROW: Pas à ma connaissance.

M. YOUNG: La valeur potentielle dépend de bien d'autre chose que de l'actif tangible suivant moi. Je ne sais comment quelqu'un pourrait répondre à cette question, à l'heure actuelle. Elle pourrait dépendre de la direction que l'on imprimera au pays.

L'hon. M. STEWART: A moins que quelqu'un ne voit plus loin que n'importe qui d'entre nous.

M. YOUNG: Quoique la chose puisse être claire et nette aux yeux de M. Vien, elle ne l'est pas pour moi; de fait, si nous avions une puissante reprise des affaires au Canada, la valeur potentielle du chemin de fer serait bien différente de ce qu'elle serait s'il nous fallait passer par une autre crise pire encore que celle que nous avons eue.

M. VIEN: Voilà qui n'est pas clair du tout à mes yeux.

L'hon. M. HOWE: Me permettez-vous d'exposer les faits que nous avons mis au jour à venir jusqu'aujourd'hui? Le bilan renferme certaines entrées qui devraient être biffées. Je le ferai observer, l'étude que j'ai faite de la situation à venir jusqu'à maintenant vise purement à modifier la situation; elle ne contribuera pas à faire réaliser un dollar de plus au National-Canadien. Nous avons étudié le problème en nous plaçant à ce point de vue et nous avons effectué des remaniements dans le compte du gouvernement fédéral. Si nous examinons le bilan, nous constaterons qu'il s'y trouve un item de \$165,000,000 concernant les actions du Grand-Tronc, lesquelles, n'ont absolument rien coûté à l'Etat; cette

somme ne devrait donc pas être inscrite dans le bilan. D'autre part, il y a une cause pendante devant le Conseil privé par laquelle on demande de réinscrire ces actions dans le registre de la compagnie. Si le Gouvernement perd ce procès, voilà qui modifiera la situation en ce qui regarde ces actions. De quelle façon procéderons-nous? Il nous faudra avoir l'avis de juristes experts sur cette question. Voilà un item assez compliqué. Il y a aussi une autre somme de 100 millions de dollars concernant les actions du Nord-Canadien lesquelles, ont coûté 10 millions de dollars à l'Etat; c'est donc 10 millions de dollars qu'il aurait fallu inscrire sous cette rubrique. La chose n'est pas discutable. Viennent ensuite les sommes avancées pour combler les déficits et les intérêts échus sur ces montants. Or, c'est évident, ces sommes ne représentent pas des obligations. Elles n'ont rien ajouté à la productivité du réseau; elles ont tout simplement empêché le chemin de fer d'être acculé à la banqueroute. Ces sommes devraient être classées au rang d'actions au lieu d'être considérées comme des obligations. Elles devraient être considérées comme des actions ordinaires au lieu d'être classées comme des obligations.

Maintenant, vous pouvez effectuer ces changements et obtenir un bilan convenable; cependant, la grande difficulté, c'est qu'il se trouve dans ce bilan des entrées qui font peser plus lourdement le poids du chemin de fer sur les épaules de l'Etat et elles exercent une influence réelle sur la productivité du réseau; il s'agit des valeurs de moindre importance dont le statut n'a jamais été déterminé. Je puis dire au comité que nous avons tenu une séance et voici quelle est la situation suivant moi: Il faut aborder vigoureusement l'étude de la situation de ces valeurs de moindre importance dès cette année; il faut établir leur statut précis et, d'ici à une autre année, nous espérons d'être en mesure de remanier le budget; cependant nous ne pouvons le faire cette année.

M. YOUNG: Je le comprends parfaitement bien, le fait de transporter cette somme dans une autre colonne ne soulagerait pas le pays...

L'hon. M. HOWE: Le fait d'attaquer le statut de certains items inscrits au bilan contribuerait peut-être à soulager le pays vu qu'il n'a jamais été déterminé. Nous espérons pouvoir le faire.

M. YOUNG: L'intérêt exigé sur ces sommes est au taux de 6 p. 100.

L'hon. M. HOWE: L'intérêt n'a pas été acquitté de sorte qu'il n'influence en rien la situation.

M. YOUNG: Voilà qui fait voir la situation sous un autre jour.

L'hon. M. HOWE: Ces valeurs sont classées comme des obligations et elles ne devraient pas l'être suivant moi. Nous pouvons modifier le bilan en conséquence, mais cela ne changera en rien la véritable situation des chemins de fer. Nous pouvons aussi effectuer d'autres changements qui exerceront leur influence sur la productivité du réseau.

M. BOTHWELL: Le service des intérêts chaque année exerce son influence sur la situation.

L'hon. M. HOWE: Sur la dette due au public.

M. BOTHWELL: Oui, l'intérêt sur la dette due à l'Etat.

L'hon. M. HOWE: Il est inscrit dans les livres de l'Etat, mais il est entré dans la colonne de l'actif. Voici où je veux en venir: Nous n'acquittons pas l'intérêt; il ne coûte rien à l'Etat en espèces sonnantes; il ne s'agit pas d'une charge en espèces contre le Gouvernement et nous ne l'avons jamais acquitté. Cette somme ne devrait pas être inscrite à titre d'intérêt sur les obligations, c'est incontestable. Ce n'est pas cela du tout; il s'agit de l'intérêt sur des actions ordinaires et on ne doit le verser que s'il y a des profits. Voilà le court et le long de l'affaire et voilà comment il faudrait l'inscrire dans le bilan. On ne saurait faire valoir d'arguments à l'encontre.

L'hon. M. VENIOT: Relativement aux 100 millions de dollars du Nord-Canadien, cette somme représente-t-elle des actions ou des obligations?

L'hon. M. HOWE: Cette somme représente des actions; mais elle ne devrait pas être inscrite sous cette rubrique puisqu'il ne s'agit que de 10 millions de dollars en tout cas. Nous ne devrions pas faire voir un actif de 100 millions de dollars lorsque nous n'avons placé que 10 millions de dollars dans l'entreprise.

M. YOUNG: Si j'ai bien compris, le ministre étudie l'affaire avec beaucoup de soin et nous aurons un rapport l'année prochaine. Cela est de nature à me donner satisfaction, car, j'ai la conviction que la situation est tout autre et qu'elle doit être rectifiée.

L'hon. M. HOWE: Depuis le premier jour de mon entrée en fonction, j'ai entrepris d'examiner l'affaire avec la meilleure intention du monde. J'avais cru que nous pourrions faire quelque chose cette année pour redresser la situation, mais je constate que c'est impossible. Voilà en face de quelle situation nous nous trouvons.

M. VIEN: Je ne crois pas que le comité devrait s'arrêter trop aux questions des membres en ce qui regarde l'à propos d'une nouvelle organisation du capital du réseau national, car une capitalisation raisonnable comprendrait tout ce qu'il faudrait conserver en prenant comme base la productivité normale des chemins de fer. Autrement, si vous réduisez trop le capital de l'entreprise durant les années prospères, vous constaterez une tendance de la part des gens à exiger une diminution injuste des taux de transport. Si vous biffez certaines sommes du capital du réseau, vous ne les faites pas disparaître; vous vous contentez de transporter ces sommes du capital du National-Canadien à la dette publique du Canada; vous faites tout simplement passer le fardeau des épaules des usagers du chemin de fer sur celles de la masse des contribuables canadiens.

L'hon. M. HOWE: Je ferai observer que les changements que nous proposons d'apporter n'auraient pas cet effet. Pour ne citer qu'un exemple, les sommes avancées et l'intérêt sur ces sommes ne sont pas inscrits dans les comptes de l'Etat à titre d'actif disponible; en d'autres termes, elles sont biffées des comptes de l'Etat.

M. VIEN: Etant donné le développement du pays et l'augmentation de la productivité du réseau, il peut se faire que plus tard le National-Canadien soit en mesure d'acquitter les intérêts sur les prêts que l'Etat a consenti au chemin de fer et il faut tenir compte de cet aspect du problème.

L'hon. M. VENIOT: Monsieur Howe, ne serait-il pas préférable, peu importe que le chiffre des recettes excède la somme nécessaire pour acquitter les intérêts dus au public, de réduire le total de la dette par la création d'un fonds d'amortissement; de cette manière-là, vous auriez quelque chose pour rembourser ces obligations lorsqu'elles arriveraient à échéance.

L'hon. M. HOWE: Nous avons très sérieusement étudié cette question.

L'hon. M. VENIOT: En 1928, les recettes ont excédé de 8 millions de dollars le montant nécessaire à l'acquittement des intérêts dus au public; cependant, au lieu d'inscrire cette somme dans un compte destiné à réduire les obligations émises, on l'a inscrite au compte de capital et déboursée comme telle; c'est autant de moins que l'on a retiré du trésor de l'Etat.

L'hon. M. STEWART: Et c'est là que cette somme devrait aller.

M. YOUNG: M. Vien a laissé entendre que le ministre ne devrait pas tenir compte des suggestions des membres du comité en ce qui regarde le biffage de ces sommes.

M. VIEN: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que les questions concernant la réorganisation du capital ne devraient pas être interprétées comme des recommandations de la part des membres et je parle pour moi-même. J'ai posé plusieurs questions concernant l'à-propos de la réorganisation du capital. Or, je ne veux pas que le comité s'autorise de cela pour conclure que la réorganisation du capital du réseau national est à l'ordre du jour en ce qui me concerne.

M. YOUNG: C'est parfait du moment que monsieur Vien convient qu'il se contente de formuler son propre avis. Je désire, moi aussi, exprimer mon avis et suivant mon humble jugement, l'on devrait y voir sans tarder. Le ministre a laissé entendre au comité qu'il a mis la question à l'étude cette année et cela est de nature à me donner satisfaction.

Le PRÉSIDENT: Pour ce qui est du comité, les membres sont d'avis, je crois, qu'il n'y a pas lieu de faire aucune recommandation cette année vu que nous n'avons ni les faits ni les données nécessaires pour nous prononcer. Nous allons donc nous contenter d'accepter la déclaration du ministre qu'il s'occupe de l'affaire et j'ai la conviction que le comité sera consulté le jour où l'on décidera de réorganiser le capital du réseau national.

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. STEWART: Une nouvelle capitalisation du réseau constitue un aspect du problème et la fusion de la centaine de compagnies ou plus que comprend maintenant le réseau national en est un autre. Il serait à désirer, je le crois, d'étudier en même temps ces deux aspects du problème. Au lieu de s'y prendre par deux fois, il serait désirable d'effectuer du même coup la réorganisation du réseau national et le fusionnement des compagnies qui le constituent.

L'hon. M. HOWE: Parfaitement. Nous verrons jusqu'où nous pourrions aller dans cette direction.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Vien, l'état que vous avez passé à monsieur Fairweather, hier, a été envoyé à Montréal pour vérification; lors de la prochaine séance, même s'il s'agit tout simplement d'étudier le rapport, ces documents seront à votre disposition et à celle des membres du comité.

M. VIEN: Merci beaucoup.

L'hon. M. STEWART: J'ai quelques questions à poser au président du conseil de régie et au président du réseau, monsieur Hungerford.

Je n'ai pas besoin de la présence des fonctionnaires ici. S'il est bien entendu que je pourrai poser ces questions, si je décide de le faire, après que nous en aurons fini avec ces détails. Je ne retarderai pas les délibérations du comité pour l'instant.

L'hon. M. VENIOT: Je reviens sur cette affaire des traverses de chemin de fer pour la bonne raison que depuis que j'ai soulevé la question en comité, une rumeur circule,—j'ignore si elle est fondée ou non,—et j'estime que la chose devrait être tirée au clair. Cette rumeur provient de la Colombie-Britannique. Je constate que MM. Vaughan et Labelle sont ici et leurs noms sont mêlés à cette rumeur. Afin de tirer l'affaire au clair, je poserai d'abord une question à Monsieur Vaughan: L'année dernière, avez-vous reçu de quelqu'un de la Colombie-Britannique une protestation quant à la manière dont s'est faite l'adjudication des entreprises de traverses de chemin de fer dans cette province?

M. VAUGHAN: Je ne me souviens pas d'avoir reçu de protestation, monsieur Veniot, mais nous recevons tant de lettres concernant les entreprises de traverses que je ne puis me rappeler tout cela.

L'hon. M. VENIOT: Etes-vous allé en Colombie-Britannique, l'automne dernier?

M. VAUGHAN: J'y vais tous les ans.

L'hon. M. VENIOT: Durant votre séjour là bas, avez-vous reçu des plaintes dont vous vous rappelez?

M. VAUGHAN: Non.

L'hon. M. VENIOT: Vous ne vous en rappelez pas?

M. VAUGHAN: Du tout.

L'hon. M. VENIOT: Un détail vous rafraîchira peut-être la mémoire. Ces entreprises étaient adjugées à des gens qui, sous le régime de la loi relative à l'indépendance du Parlement, n'auraient pas dû les obtenir.

M. VAUGHAN: Ces faits n'ont jamais été portés à mon attention.

L'hon. M. VENIOT: Et maintenant, monsieur Labelle, je ne pose pas ces questions dans le but de critiquer, mais pour tirer cette affaire au clair.

M. LABELLE: Parfaitement.

L'hon. M. VENIOT: J'ai par devers moi un télégramme qui porte des accusations assurément très graves. Je ne communiquerai pas les détails au comité, mais mes questions seront fondées sur le contenu de cette dépêche; de fait, j'estime que cette affaire doit être tirée au clair.

M. LABELLE: Je suis bien prêt à répondre aux questions que vous me poserez.

L'hon. M. VENIOT: Avez-vous reçu des plaintes de la nature de celles dont j'ai parlé tout à l'heure concernant la façon dont les entreprises de traverses de chemin de fer ont été adjudgées en Colombie-Britannique? Vous rappelez-vous qu'une personne ou des personnes ont offert de déposer une certaine somme afin de garantir les frais d'une enquête et exposer toute l'affaire au grand jour?

M. LABELLE: Je m'en souviens, Monsieur. Auriez-vous l'obligeance de communiquer aux membres du comité le nom de la personne à laquelle vous faites allusion.

L'hon. M. VENIOT: Non, pas maintenant.

M. LABELLE: J'ai renvoyé l'affaire au Service des achats; on a institué une enquête et la lettre que j'ai reçue du personnel de ce service m'a donné satisfaction.

L'hon. M. VENIOT: L'accusation n'était pas fondée?

M. LABELLE: J'ai ajouté foi aux renseignements que le service des achats m'a transmis.

L'hon. M. VENIOT: Il va de soi que cette rumeur fait encore beaucoup de potin en Colombie-Britannique.

M. LABELLE: Il s'agit de quelqu'un de Vancouver, qui était au service du National-Canadien, avant d'être démis de ses fonctions.

L'hon. M. VENIOT: Je vais vous communiquer le nom maintenant puisque vous avez jugé à propos de faire cette déclaration; il s'agit de Charles C. Labrie. Je ne connais pas du tout l'accusateur ni la réputation dont il jouit, mais j'ai reçu le télégramme suivant, ce matin:

V.X. VANCOUVER, C.-B., 6 mai.

L'hon. P. J. VENIOT,
Hôtel du Parlement, Ottawa, Ont.

Ai lu compte rendu des journaux re plainte que vous avez portée devant comité concernant adjudication d'entreprise de traverses de chemin de fer que j'endorsse. Entreprises adjudgées ici à des ministres de la couronne et à des politiciens. La façon dont Vaughan a conduit toute l'affaire prête à des critiques fort énergiques. L'année dernière, ai écrit à Bennett et à Labelle touchant cette situation déplorable. Leur ai transmis les faits et offert de déposer dix mille dollars pour garantir les frais d'une enquête et exposer toute l'affaire au grand jour.

Suggère que vous demandiez le dépôt de ladite correspondance...

Je n'ai pas du tout l'intention de le faire.

L'hon. M. HOWE: Qui a signé le télégramme?

L'hon. M. VENIOT: Charles C. Labrie.

L'hon. M. HOWE: Un employé qui a été renvoyé du service.

L'hon. M. VENIOT: C'est fort possible. Le télégramme en question m'a été adressé par Monsieur Labrie que je ne connais pas du tout et cette

rumeur circule à Vancouver et aux environs. J'ai donc cru qu'il y a lieu de soulever la question et d'offrir au Conseil de régie l'occasion d'exposer l'affaire, ce matin.

M. VAUGHAN: Je désire ajouter que Monsieur Labrie a porté des accusations depuis sept ou huit ans; toutes ces plaintes ont donné lieu à des enquêtes et il n'a pu établir le bien-fondé d'aucune. Je l'ai renvoyé moi-même du service pour cause valable et il tente de soulever les choses qu'un employé révoqué essaie de mettre sur le tapis d'habitude. Si le comité désire se renseigner sur la réputation dont jouit Monsieur Labrie, à Vancouver, les Honorables membres n'auront pas loin à aller pour être édifiés.

L'hon. M. VENIOT: On devrait s'abstenir de dire ici quoi que ce soit de nature à noircir la réputation de quelqu'un qui n'est pas ici pour se défendre.

M. YOUNG: Labrie porte des accusations contre quelqu'un.

L'hon. M. VENIOT: Il accuse des gens qui sont ici et en mesure de se défendre; quant à lui, il est absent.

M. LABELLE: J'ai reçu à Montréal un télégramme m'invitant à rencontrer Labrie dont je n'avais jamais entendu parler auparavant. Il me raconta une histoire concernant les entreprises de traverses adjudgées en Colombie-Britannique. J'ai renvoyé toute l'affaire à Monsieur Vaughan vu que je ne connais aucun des entrepreneurs de traverses de la Colombie-Britannique. J'ai demandé à Monsieur Vaughan de faire un rapport au sujet de cette plainte. Monsieur Vaughan m'a adressé un rapport et j'ai été satisfait du rapport du vice président et directeur du service des achats. Autrement, j'aurais porté plainte devant le Conseil de régie.

L'hon. M. VENIOT: Je suis heureux d'entendre cet exposé de faits; voilà qui mettra fin à toutes les rumeurs de cette nature.

M. YOUNG: Puisque nous sommes rendus aussi loin que cela à propos de cette affaire, quelles sont les accusations portées.

L'hon. M. HOWE: Labrie m'a écrit aussi. J'ai examiné l'affaire par l'intermédiaire d'amis que j'ai à Vancouver et en qui j'ai absolument confiance. Or, on m'a affirmé que Labrie est un très mauvais acteur et qu'il n'y a pas lieu de tenir compte des accusations qu'il porte en ce qui regarde le National-Canadien; il a été remercié de ses services pour cause valable.

M. YOUNG: Il y a un tas d'avocats qui sont à rien faire à Vancouver et il y a apparence que Labrie veut distribuer \$10,000.

L'hon. M. FULLERTON: Je ne crois pas que Labrie ait jamais vu la couleur d'une pareille somme.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout, messieurs?

L'hon. M. VENIOT: J'ai soulevé l'affaire parce que j'ai cru qu'il était à propos de le faire.

M. LABELLE: Pour moi, vous l'avez soulevée en temps et lieu.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous procéder à l'examen du budget de la marine marchande du Canada?

M. VIEN: Si le comité veut bien tolérer une répétition, à la page 27, je relève un état de la dette fondée—principal et intérêts—ainsi que la date d'échéance des obligations. Je désire savoir si aucune de ces émissions d'obligations renferme une clause par laquelle ces titres pourraient être remboursés à certains termes et conditions, avant la date d'échéance.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous en mesure de répondre à cette question, Monsieur Fairweather?

M. FAIRWEATHER: Oui; certaines obligations peuvent être rappelées et la question de rembourser les titres de cette nature a été étudiée avec soin. En

réalité, de lourdes opérations de remboursement furent affectuées en 1935 en conséquence de cette situation.

M. VIEN: Je remarque de gros lots d'obligations portant intérêts à 6½, à 7 et à 5 p. 100. Est-ce qu'il ne serait pas à propos de les convertir en obligations portant un taux d'intérêt moins élevé?

M. COOPER: Toutes ces obligations portant intérêt à 7 p. 100 ont été remboursées l'année dernière.

M. VIEN: Elles sont encore inscrites dans le bilan.

M. COOPER: Du tout.

M. VIEN: A la page 27, vous indiquez des obligations à 6½ p. 100 comportant un fonds d'amortissement jusqu'à concurrence de \$24,238,000 qui arriveront à échéance le premier juillet 1946.

M. COOPER: Les obligations arrivant à échéance en 1946 ne peuvent être remboursées avant la date fixée; cependant, celle de 1940 l'ont été et l'état fait voir qu'il n'y en avait aucune en cours le 31 décembre 1935.

M. VIEN: On porte beaucoup d'attention à ces opérations?

L'hon. M. FULLERTON: Oh! oui. On voit à racheter toutes les obligations qui peuvent l'être.

L'hon. M. VENIOT: En sommes-nous encore à la discussion du rapport annuel?

Le PRÉSIDENT: Oui. Nous avons convenu hier que l'on pourrait poser des questions d'ordre général.

M. VIEN: Je constate qu'il est impossible de convertir les obligations des quatre premières catégories; elles ne peuvent être retirées de la circulation avant la date d'échéance?

M. COOPER: Les valeurs au cinquième chapitre, c'est-à-dire les obligations portant intérêt à 4 p. 100 et garanties à perpétuité, peuvent être retirées avant la date d'échéance.

L'hon. M. STEWART: Avec quels fonds sont elles remboursables?

M. COOPER: En livres sterling.

L'hon. M. STEWART: Il faudrait acquitter la prime sur le dollar?

M. COOPER: Oui.

L'hon. M. STEWART: A combien s'élève la prime?

M. MORROW: A environ 2 p. 100.

L'hon. M. STEWART: Elle subit des variations?

M. VIEN: Oui. On prétend que la prime est acquittée une fois pour toutes et que le taux d'intérêt est sensiblement plus bas que celui auquel le Gouvernement du Canada pourrait emprunter, à 3 ou encore disons à 2 p. 100.

M. COOPER: Il faut tenir compte, cela va de soi, de la question de savoir si vous pourriez aller sur la place de Londres et emprunter une somme de 60 millions de dollars.

L'hon. M. VENIOT: Le dernier rapport annuel, qui a été soumis au comité, je le sais, n'indique pas les sommes qui ont été placées dans l'ancien chemin de fer Intercolonial; le rapport ne montre pas les sommes déboursées à compte de capital ni celles qui ont été affectées à combler les déficits à venir jusqu'en 1919, alors que cette voie ferrée fut englobée dans le réseau national et gérée sous le régime d'un décret du conseil adopté en 1919 par les administrateurs du chemin de fer National-Canadien. Je désire savoir où se trouvent les sommes inscrites au débit de l'ancien chemin de fer Intercolonial.

M. COOPER: Voyez à la page 17 du rapport et vous y trouverez une entrée qui représente les sommes que le Canada a déboursées pour les chemins de fer de l'Etat à l'époque où ils furent transférés au réseau national.

M. VIEN: Sous quelle rubrique?

M. COOPER: "Dépenses du Dominion du Canada pour les chemins de fer de l'Etat".

M. HANSON: Vers le milieu de la page 17.

L'hon. M. VENIOT: Cette somme globale comprend-elle les frais primitifs et les déficits d'exploitation acquittés par le gouvernement fédéral à venir jusqu'à 1919?

M. COOPER: Elle comprend les frais de premier établissement, mais non les déficits. Si j'ai bien compris, les déficits sont absorbés par le fonds du revenu consolidé.

L'hon. M. VENIOT: Vous n'êtes pas en mesure de dire à combien s'élèvent les frais de premier établissement?

M. COOPER: L'inscription à la page 17 les établit à \$388,290,294.40.

L'hon. M. VENIOT: Ces chiffres ne se rapportent pas exclusivement au chemin de fer Intercolonial.

M. COOPER: L'Intercolonial en tant qu'unité distincte des chemins de fer de l'Etat?

L'hon. M. VENIOT: Oui.

M. COOPER: Vous trouverez ce renseignement dans le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et des Canaux où cet item est inscrit séparément.

L'hon. M. VENIOT: Je vous remercie.

M. YOUNG: Les Chemins de fer Nationaux du Canada tiennent-ils un compte relatif au fonds d'amortissement?

M. COOPER: En rapport avec nos obligations?

M. YOUNG: Oui.

M. COOPER: Oui. Un très petit nombre d'émissions sont pourvues d'un fonds d'amortissement. Vous pouvez vous en rendre compte en vous reportant à la page 16 du rapport. Vous y relèverez un item de \$11,921,666.97 qui représente les fonds d'amortissement créés pour racheter à la date d'échéance les valeurs de notre réseau qui sont présentement entre les mains du public.

M. YOUNG: Un montant de 11 millions de dollars?

M. COOPER: Oui. Un petit nombre de nos émissions sont pourvues d'un fonds d'amortissement. Ces fonds d'amortissement sont tous antérieurs à l'époque où l'Etat a assumé la direction de nos chemins de fer. De quelle manière ce fonds d'amortissement est-il constitué? Comment le reportez-vous?

M. COOPER: Les fonds sont convertis en valeurs. Le bilan fait voir qu'une somme de \$6,814,920.90 a été convertie en valeurs de votre réseau et ces titres sont inscrits au pair dans les livres. Le reliquat de cette somme de 11 millions de dollars en chiffres ronds s'établissant à \$5,106,746.07 est converti en valeurs autres que celles des Chemins de fer Nationaux du Canada. Il y a peut-être encore quelques faibles valeurs de caisse qui attendent d'être placées de nouveau.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous aborder l'examen du rapport annuel de la Marine marchande du Gouvernement canadien, limitée?

M. VIEN: Nous n'adopterons pas le rapport maintenant?

Le PRÉSIDENT: Non. Voulez-vous passer à la page 4 du bilan d'ensemble, Monsieur Fairweather, ou le ferez-vous vous-même Monsieur Hungerford?

M. HUNGERFORD: M. Cooper fournira les explications.

M. COOPER: Le bilan d'ensemble de la Marine marchande du Gouvernement canadien, limitée et des compagnies subsidiaires s'établit ainsi qu'il suit au 31 décembre 1935:

ACTIF

Immobilisations:—Vaisseaux au 31 décembre 1935..... \$18,168,022.92

Ce montant représente le coût de dix navires qui restent au service de la marine marchande et la moyenne du coût est d'environ \$205 par tonne, poids mort.

M. BOTHWELL: Cela comprend le *Canadian Planter*?

M. COOPER: Oui.

M. BOTHWELL: A combien l'a-t-on évalué?

M. COOPER: A \$1,601,000 et ce montant est compris dans la somme globale de \$18,168,022. Il s'agit du coût et non pas de la valeur.

M. VIEN: Il s'agit d'un placement cumulatif? Est-ce là le total des sommes placées de tout temps, y compris le montant que le réseau national a primitivement placé dans l'entreprise de la marine marchande?

M. COOPER: Non. Cette somme ne comprend pas le coût des premiers navires dont on a disposé. Elle représente le coût initial des navires qui sont encore en service.

M. HANSON: Le ministre peut-il nous dire ce qu'a rapporté la vente des navires?

L'hon. M. HOWE: Le *Canadian Planter* a été vendu \$40,061. Nous avons vendu dix navires pour une somme globale de \$419,000, soit au prix de \$40,000 chacun en chiffres ronds.

M. VIEN: S'agit-il des dix navires inscrits à la page 9 du rapport?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. VIEN: Tous les navires?

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. VIEN: Ils ont été vendus pour une somme globale de \$419,926?

L'hon. M. HOWE: Oui. Nous ne serons pas en mesure de livrer le *Canadian Planter*; il constitue une perte totale, si j'ai bien compris.

M. KINLEY: Va-t-on entreprendre le sauvetage du *Canadian Planter*?

L'hon. M. HOWE: Ce navire constitue une perte totale, si j'ai bien compris.

L'hon. M. FULLERTON: Nous tenons une enquête présentement sur le naufrage du *Canadian Planter*.

L'hon. M. VENIOT: Le *Canadian Planter* était-il assuré?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. KINLEY: La question de responsabilité soulève-t-elle des contestations?

L'hon. M. FULLERTON: Oui de sérieuses contestations. A notre avis, toutefois, c'est l'autre navire qui était en faute.

M. VIEN: A-t-on constitué un fonds spécial pour les assurances?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. LABELLE: Un fonds de \$986,154.

M. VIEN: Ce fonds de réserve est indiqué à la page 5.

Le PRÉSIDENT: Continuez, monsieur Cooper.

M. COOPER:

Propriétés tangibles et matériel	\$ 13,308 01	
Fournitures de bureaux et installation	46,573 34	
Disponibilités:		
Argent en banque	851,732 93	
Comptes à recevoir	132,617 13	
Dû par les agents—net.	320,446 11	
Avances aux capitaines, matelots et agents	44,539 35	
Inventaires des magasins et fournitures	29,290 70	
Montants dus par le fonds conjoint d'assurance des chemins de fer Nationaux du Canada	140,449 18	
Total		\$1,519,075 40
Débts en suspens		81,349 16
Canadian National (West Indies) Steamships Limited, Avances pour capital de premier établissement et pertes d'exploitation		117,986 47
Part d'intérêt dans le fonds conjoint d'assurance des chemins de fer Natio- naux du Canada représentée par valeurs en portefeuille		986,154 01
Escompte sur capital-action		100,000 00

PASSIF

Capital-action—		
Autorisé:		
10,000 actions de \$100 chacune	100,000 00	
Emis:		
6,609 actions de \$100 chacune	660,900 00	
Moins:		
5,606 actions de \$100 chacune retirées	560,600 00	100,300 00
Compte Dominion du Canada:		
Effets à payer garantis par hypothèques sur les vaisseaux	18,118,838 42	
Avances:		
Capital	47,204 94	
Fonds d'exploitation	765,762 27	
Déficits	9,473,479 06	10,286,446 27
Intérêts accumulés impayés	21,821 099 67	50,226,384 36
Comptes à payer		339,074 34
Passages payés d'avance		133,843 37
Soldes de voyages incomplets		279,511 37
Réserve d'assurance pour réclamations		49,076 30
Crédits en suspens		80,000 00
Réserve d'assurance		986,154 01
Dépréciation accumulée—vaisseaux		10,473,542 32
Profits et pertes		41,635,416 76

Le PRÉSIDENT: Avant de terminer l'examen du bilan. Je crois que le président du Conseil de régie a quelques chiffres intéressants à nous communiquer concernant l'exploitation des deux services.

L'hon. M. FULLERTON: J'ai par devers moi les chiffres concernant la marine marchande jusqu'à la fin de mars. Nous avions prévu un bénéfice d'exploitation de \$15,388 et il s'élève à \$78,000, c'est-à-dire \$56,000 de mieux que l'année dernière. Il est peut-être préférable que je vous donne les chiffres en ce qui regarde le service des Antilles. Cette année, nous avions prévu une perte de \$15,000 pour les premiers trois mois tandis qu'en réalité, nous avons réalisé des bénéfices de \$98,000.

M. YOUNG: Il va de soi que vous parlez d'un bénéfice d'exploitation?

L'hon. M. FULLERTON: Les bénéfices d'exploitation s'élèvent à \$98,000 à la fin de mars.

L'hon. M. VENIOT: A la fin de mars de cette année?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. KINLEY: Le service de l'Ouest est plus rémunérateur, je le suppose, que celui de l'Est?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, c'est bien cela.

M. VIEN: Votre année financière coïncide-t-elle avec l'année civile?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. VIEN: Par conséquent, ces bénéfices de \$98,000 ont été réalisés entre le premier janvier et le 31 mars?

L'hon. M. FULLERTON: Oui. L'année dernière, nous avons eu un déficit de \$34,000 à venir jusqu'à la fin de mars et, cette année, nous avons un bénéfice de \$98,000; voilà qui indique un redressement de \$133,000 à la fin de mars.

M. KINLEY: Quelle est la véritable raison de la vente de ces navires? Sont-ils vieux et démodés et est-ce parce que vous ne voulez pas placer des fonds pour acquérir de nouveaux navires?

L'hon. M. FULLERTON: Je crois que c'est là la situation. Ces navires sont vieux et peu rapides et l'instant approche où il faudrait leur faire subir des réparations, il faudrait ajouter ces frais de réparation chaque année et nous devons faire concurrence à des navires bien plus rapides; certains de ces navires sont deux fois plus rapides que les nôtres.

Mr. KINLEY: Va-t-on ajouter au service un nombre égal de navires?

L'hon. M. FULLERTON: Le ministre peut répondre à cette question.

L'hon. M. HOWE: Non pas un nombre égal de navires, mais un nombre égal de voyages.

M. KINLEY: Par de meilleurs navires?

L'hon. M. HOWE: Oui, des navires plus rapides.

M. KINLEY: Le service sera-t-il direct ou se fera-t-il par Londres ou quelque autre port anglais?

L'hon. M. HOWE: Le service se fera directement entre Halifax et l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

M. KINLEY: A mon titre de représentant des Provinces maritimes, je désire faire savoir au comité que cette question nous intéresse considérablement. Nous estimons que le Gouvernement a tort d'adopter une pareille politique étant donné que, depuis des années, nous luttons pour obtenir la maîtrise de notre service de cabotage. Nous avons obtenu notre émancipation sous le régime du Statut de Westminster. Pendant des années, un ancien ministre de la marine, M. Brodeur, s'est rendu en Angleterre où il a tenté d'obtenir la haute main sur notre service de cabotage. Sous le régime de la loi de la marine marchande de 1931, nous avons conclu un accord par lequel nous avons constitué un syndicat de mise en commun avec tous les pays du Commonwealth britannique, ce que signifiait, il va sans dire, que la métropole maîtrise de fait le service de la marine marchande des autres dominions étant donné la situation qu'elle occupe, vu qu'elle possède l'expérience de ce chef, qu'elle a les ressources financières et les navires. Cet accord prendra fin le 31 décembre de cette année. J'estime que c'est là un facteur dans la convention de commerce conclu avec la Grande-Bretagne et, ainsi que le savent fort bien ceux qui sont au fait des choses maritimes, le transport des marchandises est aussi rémunérateur que la vente des produits eux-mêmes. Dans l'intérêt des manufacturiers canadiens, à mon humble avis, on a sacrifié les droits de nos armateurs et de nos marins. En ce qui regarde notre commerce de cabotage, je suis d'avis que nous n'avons pas le droit de le partager avec qui que ce soit. Quant à notre commerce océanique nous avons le droit de conclure des arrangements équitables en vertu duquel tous les Canadiens qui ont la vocation maritime pourront la suivre. Voilà l'opinion que professe la population du littoral atlantique depuis la centralisation du commerce mondial. Nous avons perdu ce trafic depuis que le commerce a été centralisé par les grandes maisons d'affaires et les grandes corporations financières. Nous avons caressé l'espoir que le Gouvernement canadien ne se laisserait pas influencer par les syndicats maritimes et que nous pourrions nous tirer de cette impasse. Par suite de la disparition sur les mers des navires du Gouvernement canadien, nous nous rendons fort bien compte que le Canada sera un facteur négligeable en ce qui regarde le trafic maritime et l'édification d'une marine marchande Canadienne; notre sort est scellé pour des années à venir, à moins que cet accord ne soit annulé et j'espère qu'il le sera cette année.

M. HANSON: Je demanderai à M. Fullerton de nous donner les chiffres touchant le service des navires de cabotage entre la Colombie-Britannique et l'Alaska.

L'hon. M. FULLERTON: Nous avons tout simplement ici les chiffres touchant la marine marchande du Gouvernement canadien et le service des Antilles.

M. HANSON: Est-il possible d'obtenir les renseignements que je demande?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. HANSON: Je voudrais avoir le bilan des profits et pertes en ce qui regarde le service de cabotage entre la Colombie-Britannique et l'Alaska.

M. LABELLE: Il s'agit des paquebots nationaux du Canada. Ces chiffres sont compris dans le bilan des Chemins de fer nationaux.

L'hon. M. FULLERTON: Je puis vous les procurer.

M. VIEN: Le rapport annuel comprend-il des chiffres concernant ce service?

M. KINLEY: Pour ce qui est du trafic avec les Antilles, a-t-on conclu un accord avec ces colonies à l'effet qu'une moitié des équipages de ces navires se composent d'habitants de ces îles? Je crois qu'un accord de cette nature existe en ce qui regarde les routes de l'Est, c'est-à-dire entre Trinidad, Saint-Vincent et la Barbade.

L'hon. M. FULLERTON: Je n'en suis pas sûr.

Le PRÉSIDENT: Prendrez-vous des mesures pour que monsieur Hanson obtienne les renseignements qu'il désire?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. VIEN: Si j'ai bien compris, le président du Conseil des régisseurs a donné à entendre que le service maritime du National-Canadien entre Vancouver et le Yukon est assuré en tant que faisant partie du réseau national.

L'hon. M. FULLERTON: C'est bien cela.

M. VIEN: Le rapport du chemin de fer National-Canadien indique-t-il les résultats de l'exploitation de ce service?

L'hon. M. FULLERTON: Le rapport ne donne pas les chiffres séparément.

M. FAIRWEATHER: Ces chiffres sont inscrits sous la rubrique: Etat des revenus.

M. VIEN: Mais non pas séparément?

M. FAIRWEATHER: Non.

Le PRÉSIDENT: Continuez avec le compte de profits et pertes, monsieur Cooper.

M. COOPER: Compte de profits et pertes au 31 décembre 1935:—

Déficit au 31 décembre 1934.....	\$ 39,633,853.44
Pertes d'après l'état des revenus, 1935.....	2,001,563.32
Déficit d'après le bilan.....	\$ 41,635,416.76

M. VIEN: Par les mots: "déficit au 31 décembre 1934," voulez-vous dire un déficit cumulatif jusqu'à ce jour?

M. COOPER: Oui.

M. VIEN: Merci beaucoup.

M. COOPER: Ensuite:

Etat des revenus

Recettes d'exploitation.....1935.....1934.

Désirez-vous que je lise tous ces chiffres?

Le PRÉSIDENT: Contentez-vous de donner les totaux.

M. COOPER:

Recettes globales..	\$ 2,764,549.09	\$ 2,302,559.37
Frais d'exploitation..	2,452,726.83	2,429,825.18
Profit d'exploitation..		311,822.26
Déficit d'exploitation..		127,265.81

L'hon. M. VENIOT: Une amélioration qui en vaut la peine.

M. COOPER: Une amélioration de \$438,000.

Autres débits—	1935	1934
Intérêts sur avances et effets du Dominion ..	\$ 1,586,664.67	\$ 1,609,020.94
Dépréciation des vaisseaux..	726,729.91	726,729.91
Insuffisance..	\$ 2,001,563.00	\$ 2,463,007.66

M. HANSON: Voilà qui accuse aussi de l'amélioration.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous examiner les autres détails en ce qui regarde l'année 1935?

M. VIEN: Je désire savoir si l'amélioration du volume du trafic est le seul facteur qui a converti le déficit d'exploitation en un profit et le coefficient d'exploitation de 105 à 88 p. 100?

L'hon. M. FULLERTON: Si vous vous reportez au bas de la page 2, vous verrez le paragraphe suivant:—

Malgré les 24,701 tonnes de fret additionnel représentant une augmentation de 20 p. 100 dans les recettes brutes; les frais d'exploitation n'accusent qu'une augmentation de moins de 1 p. 100. Ce résultat très satisfaisant peut être attribué à une sage administration et à une rigide économie.

En sus du fret additionnel, je crois que ce résultat est la conséquence d'une administration sage et efficace.

M. VIEN: Etes-vous d'avis que l'on a manqué de prudence jusqu'à un certain point au cours des années précédentes?

L'hon. M. FULLERTON: Je n'aime pas à me prononcer sur l'administration des années précédentes. Il n'en reste pas moins que le bilan des années précédentes s'est soldé par un déficit; c'est la première fois que nous avons un profit d'exploitation depuis 1920.

M. KINLEY: Aucune autre administration n'a réussi à obtenir un profit.

M. VIEN: Avez-vous le coefficient d'exploitation pour les cinq dernières années?

M. COOPER: Je puis vous le procurer.

M. VIEN: Vous ne l'avez pas sous la main pour l'instant?

M. COOPER: Non.

M. VIEN: Auriez-vous l'obligeance de déposer ce renseignement?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Vous l'avez ici pour cette année.

M. VIEN: Je parle de celui des années précédentes.

Le PRÉSIDENT: C'est parfait. Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

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

M. KINLEY: Le contrat de vente de ces navires stipule-t-il quelles seront les ports d'escale?

L'hon. M. HOWE: Oui; les navires partiront d'un port canadien, sur la côte orientale, et se rendront directement en Australie et en Nouvelle-Zélande; ils ne doivent pas faire escale dans les ports des Etats-Unis, à l'aller. On leur permettra de livrer des cargaisons dans les ports américains, à leur retour d'Australie et de la Nouvelle-Zélande.

M. KINLEY: Le contrat ne stipule pas qu'ils devront livrer leurs cargaisons à une installation de tête de ligne des Chemins de fer Nationaux du Canada?

L'hon. M. HOWE: Non.

M. KINLEY: On aurait pu choisir n'importe quel port du Canada. Vous perdrez peut-être un certain volume de trafic.

L'hon. M. HOWE: Nous ne le croyons pas.

Le PRÉSIDENT: La motion est-elle adoptée?

(Adoptée.)

M. VIEN: Quel est le nombre de navires que compte la flotte du National-Canadien qui fait le service entre Vancouver et le Yukon?

M. FAIRWEATHER: Je crois qu'elle comprend sept navires en tout.

M. FULLERTON: C'est bien cela.

M. VIEN: Tous transportant exclusivement des passagers ou des passagers et du fret?

M. HANSON: Les deux.

M. VIEN: Voulez-vous avoir l'obligeance de déposer une liste donnant le tonnage de ces navires?

M. FAIRWEATHER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Vous pourriez peut-être inclure cela dans le dossier que vous préparez pour monsieur Hanson.

M. VIEN: Est-ce que les navires qui sont assignés à la *West-Indies Steamships Limited* ainsi que ceux qui sont censés appartenir à la marine marchande de l'Etat dont les noms sont énumérés à la page 9 du rapport et les sept vaisseaux que vous venez de mentionner lesquels sont inclus dans le réseau du National-Canadien, sont les seuls navires que possèdent les chemins de fer nationaux?

M. FAIRWEATHER: Oh non.

M. VIEN: Voulez-vous déposer une liste complète de tous les navires possédés et exploités par le réseau national et indiquer les diverses catégories auxquelles ils appartiennent?

M. FAIRWEATHER: Oui, monsieur.

M. VIEN: Ainsi que le tonnage?

M. FAIRWEATHER: Oui.

M. VIEN: Et vous serait-il possible de donner un sommaire des résultats de l'exploitation de chacun de ces navires?

M. FAIRWEATHER: Je ne crois pas que la chose soit possible.

M. KINLEY: D'une façon générale, on sait ce qu'il en est.

Le PRÉSIDENT: Et maintenant, messieurs, nous avons terminé l'examen du bilan. Allons-nous lever la séance?

M. VIEN: Il reste encore à examiner le rapport du service des Antilles.

M. KINLEY: J'ai une seule observation à faire. J'ai soulevé hier la question des voies ferrées que nous exploitons dans un pays étranger et l'on m'a fait observer avec raison que ces entreprises contribuent à alimenter nos chemins de fer et leur procurent du trafic. Il y a lieu suivant moi d'invoquer le même argument en ce qui regarde le trafic océanique. Nous étions propriétaires de ces navires et ils procuraient un certain volume de trafic à nos chemins de fer. Nous ne les plaçons pas dans la même catégorie que si ces navires étaient exploités à l'étranger.

L'hon. M. HOWE: Monsieur Kinley, puis-je vous poser une question?

M. KINLEY: Certainement.

L'hon. M. HOWE: A partir de l'époque où nous avons inauguré ce service, en 1918, à venir jusqu'à la date où nous avons vendu les navires, en 1936, nous

avons déboursé une somme de 81 millions de dollars. Croyez-vous réellement que les bénéfices que le Canada a retirés de cette entreprise valent 81 millions de dollars?

M. KINLEY: Monsieur le ministre, je vous ferai observer que nous avons traversé une période assez critique. En premier lieu, vous avez fait œuvre de missionnaire et le Gouvernement de l'époque a jugé à propos de continuer le service d'année en année. Et maintenant que nous sommes arrivés à une étape où nous voyons jour de réussir, voilà que nous abandonnons l'entreprise.

L'hon. M. HOWE: En réalité, nous ne voyons pas jour de réussir. Cette année même, nous étions acculés à la nécessité de débourser une autre somme de 6 millions de dollars pour ce service; encore 6 millions à ajouter aux 81 millions que nous avons perdu. Et maintenant, je doute fort qu'un honorable membre, placé en face de ce problème, aurait dit: "Nous allons engager une autre somme de 6 millions." Il était inutile, j'en suis convaincu, de songer à conserver une certaine part de trafic que nous avons eu, en 1935, sans avoir à nous procurer de nouveaux navires.

M. KINLEY: J'assimile quelque peu la situation à l'attitude d'un individu, qui m'aborderait à l'angle de deux rues, pour me dire: "vous avez une bonne affaire en mains et voici l'offre que je vous fait: Je suis prêt à l'acheter à bon prix; voulez-vous me la vendre? Si non, je vais ouvrir un magasin de l'autre côté de la rue et je vous ruinerai".

L'hon. M. HOWE: Oui.

M. VIEN: Dois-je comprendre, Monsieur le ministre, que l'on remplacera par d'autres les navires qui ont été vendus?

L'hon. M. HOWE: Non.

M. VIEN: Ces navires ne seront pas remplacés?

L'hon. M. HOWE: Nous abandonnons la partie.

M. YOUNG: Le ministre a fait une déclaration assez significative et je désire lui poser une question à cet égard. Il croit, a-t-il dit, que les Chemins de fer Nationaux du Canada ne souffriront pas de ce changement. Il croit que nous aurons le même volume de trafic. Les acquéreurs seront-ils dans l'obligation de délivrer du fret au National-Canadien? Je demande au ministre d'expliquer un peu plus en détail cet aspect du marché que l'on a conclu.

L'hon. M. HOWE: Je ne vois pas qu'il y ait lieu pour moi de m'étendre sur cette question; voilà qui serait peut-être de nature à soulever des susceptibilités de clocher et des difficultés sans nombre. Je crois qu'il est préférable d'en rester là.

M. YOUNG: Vous êtes parfaitement convaincu que le National-Canadien ne souffrira pas du changement?

L'hon. M. HOWE: J'ai exprimé cet avis, oui.

M. COOPER: Bilan d'ensemble de la CANADIAN NATIONAL (West-Indies) STEAMSHIPS Co., au 31 décembre 1935: Immobilisation, vaisseaux \$10,940,008.94; dépôts spéciaux pour intérêts échus impayés, \$8,525; part et intérêt dans le fonds conjoint d'assurance des Chemins de fer Nationaux du Canada représentée par des valeurs en portefeuille, \$1,224,937.82; escompte sur la dette fondée, \$59,311.07; escompte sur le capital-actions, \$40,000. Et voici le passif; Capital-actions, \$40,000; dette fondée, \$9,400,000; compte dû au Dominion du Canada, \$7,756,069.98; sommes dues à la marine marchande de l'Etat \$117,986.47; intérêts échus impayés, \$8,525; intérêts accumulés non échus, \$156,666.67; réserve d'assurance, \$1,224,937.83; dépréciation accumulée—vaisseaux, \$2,255,835.56; profits et pertes—déficit, \$8,687,238.67.

M. VIEN: J'aurais une question à poser, mais il est préférable, je le suppose, de vous laisser continuer votre exposé et nous reviendrons sur cet affaire plus tard, si c'est nécessaire.

M. COOPER: Compte de profits et pertes au 31 décembre 1935. Déficit au 31 décembre 1934, \$7,760,848.56; pertes d'après l'état des revenus pour 1935. \$917,390.11; déficit d'après le bilan, \$8,687,238.67; état des revenus:—Recettes d'exploitation, \$3,816,245.75; frais d'exploitation, \$3,616,214.92; profit d'exploitation, \$200,030.83 au regard d'un déficit de \$96,678.61, en 1934; service de la dette due au public, \$470,000, ce qui laisse un déficit en espèces de \$269,969.17, en 1935 au regard d'un déficit de \$566,618.61, en 1934. Viennent les frais divers: Amortissement de l'escompte, \$3,094.44: Intérêts dus au Dominion du Canada, \$318, 813.61; dépréciation sur les vaisseaux, \$335,512.89; insuffisance, \$917,390.11 au regard de \$1,178,679.61, en 1934.

M. VIEN: J'ai noté que votre bilan d'ensemble ne comprend pas les mêmes item que le bilan d'ensemble de la marine marchande. Par exemple, vous avez des comptes à recevoir dans un bilan et ils n'apparaissent pas dans l'autre. Il en va de même en ce qui regarde les sommes dues par les agents. Comment expliquez-vous cela?

M. COOPER: Si vous voulez bien avoir l'obligeance de lire le certificat des vérificateurs vous constaterez que cette particularité y est expliquée.

M. VIEN: Voulez-vous le lire, s'il vous plaît?

M. COOPER: Je citerai donc le texte du certificat des vérificateurs concernant le bilan des paquebots nationaux, (service des Antilles), qui est ainsi conçu:—

L'actif et le passif courants quant à l'exploitation des navires de cette compagnie ne sont pas compris dans ce bilan, mais ils sont inscrits dans les livres de The Canadian Government Merchant Marine Limited où l'on trouve cependant séparés les recettes et les dépenses de chaque compagnie. Une note analogue est inscrite sur le bilan de la marine marchande de l'Etat. C'est une question de comptabilité en vue du contrôle du trésor.

M. VIEN: Quel est l'avantage de ce système?

M. COOPER: Nous avons seulement un livre de caisse, une série de comptes à recevoir et tous les autres livres de comptabilité.

M. VIEN: Je vois ici un item où il est dit: "Dû par les agents, \$320,000." Est-ce là une somme normale?

M. COOPER: Je le crois, oui.

M. VIEN: Avez-vous bifffé des montants pour mauvaises créances?

M. COOPER: Quand nous jugeons que certaines créances ne peuvent se percevoir, nous les rayons.

M. VIEN: On n'inclut pas la somme ou on ne le déduit pas du montant des comptes à recevoir.

M. COOPER: On la déduit des comptes à recevoir et on l'impute aux dépenses d'exploitation.

M. VIEN: Avez-vous quelques renseignements au sujet des mauvaises créances de l'année?

M. COOPER: Non, je n'en ai pas. Je ne sais s'il y en a eu, mais je ne dis pas qu'il n'y en a pas eu.

Le PRÉSIDENT: Le rapport sera-t-il adopté?

(Adopté).

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons maintenant terminé notre travail et je crois que nous devrions ajourner *sine die* ou jusqu'à convocation par le président. A la prochaine séance, nous aurons tous les documents qui ont été demandés et j'imagine qu'à cette séance nous étudierons le rapport.

M. VIEN: J'imagine que les documents vous seront envoyés, monsieur le président, et qu'ils seront inclus dans le compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Ils seront inclus.

M. VIEN: Seront-ils imprimés?

Le PRÉSIDENT: Oui. Maintenant, messieurs, nous ferons connaître aux hauts fonctionnaires si nous avons besoin de leur présence et ils seront avertis à temps. Est-ce satisfaisant?

M. MORROW: Sera-ce la semaine prochaine?

Le PRÉSIDENT: Je ne le pense pas, mais nous tâcherons de vous le faire savoir deux ou trois jours d'avance.

L'hon. M. STEWART: Je remettrai donc mes questions à la prochaine séance.

Le PRÉSIDENT: Oui, je vous remercie.

Le comité s'ajourne jusqu'à convocation du président.

REVENUS, DÉPENSES D'EXPLOITATION, FRAIS D'INTÉRÊTS ET DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT DU RÉSEAU

Numéro de ligne inséré par le Nat. Can.	—	1923	1924	1925	1926	1927	1928
		\$	\$	\$	\$	\$	\$
1	Revenus.....	265,589,570	247,977,422	257,875,523	280,071,946	283,138,689	312,286,031
2	Dépenses d'exploitation (y compris taxes, etc.).....	252,642,722	233,502,478	227,656,247	238,173,669	247,641,576	267,154,337
3	Solde disponible pour intérêt....	12,946,848	14,474,944	30,219,276	41,898,277	35,497,113	45,131,694
4	Intérêt sur dette fondée.....	35,539,667	38,900,626	40,966,558	39,701,896	41,013,511	41,946,008
5	Déficit ou excédent de revenus (avant intérêts sur prêts de l'Etat).....	22,592,819	24,425,682	10,747,282	2,196,381	5,516,398	3,185,686
	Dépenses d'établissement—						
6	Voie—Dépenses.....	27,612,598	34,106,962	24,766,513	32,080,076	35,737,249	50,594,884
7	Retraits.....	6,626,786	10,814,473	7,205,331	12,259,733	10,254,105	13,420,355
8	Matériel—Achats, additions et améliorations.....	33,024,412	21,295,672	5,580,535	5,704,889	24,310,634	7,308,684
9	Retraits.....	3,318,112	4,173,008	4,687,099	3,529,195	3,858,880	5,111,238
10	Hôtels—Dépenses.....	695,985	606,211	391,724	1,416,878	1,091,171	4,102,306
11	Retraits.....	250			152,854	265	231,067
12	Propriétés exploitées à part—Dépenses.....	5,275,896	1,110,529	968,022	1,557,353	1,001,444	2,285,511
13	Retraits.....	1,199,071	317,426	864,839	353,877	1,930,313	1,494,572
14	Placé dans compagnies affiliées (y compris ch. de f. Vermont Central jusqu'au 31 janvier 1930).....	1,815,640	2,473,154	6,271,577	1,658,228	4,128,619	13,026,571
15	Total—Dép. d'établissement.. Retraits à compte du capital.....	68,424,531	59,592,528	37,978,371	42,417,424	66,269,117	77,317,956
16	—Net.....	11,644,219	15,304,907	12,757,269	16,296,659	16,043,563	20,257,232
17	—Net.....	56,780,312	44,287,621	25,221,102	26,120,765	50,225,554	57,060,724
18	Capital total dépensé et frais d'intérêts excédant le revenu.....	79,373,131	68,713,303	35,968,384	23,924,384	55,741,952	53,875,038
19	Intérêts sur prêts de l'Etat non payés.....	30,157,944	31,271,043	31,450,382	32,090,454	32,505,234	32,507,337

NOTE.—Les montants ci-dessus de revenus, de dépenses d'exploitation et de déficits de revenu sont tirés de la page 3 du Livre de l'Etat Spécial du réseau pour 1934; les renseignements sur les dépenses d'établissement sont tirés du "Livre des Recettes et Dépenses pour les années de 1923 à 1934" du réseau.

CHEMIN DE FER

POUR LES TREIZE ANNÉES DE 1923 À 1935 INCLUSIVEMENT

1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	Total 13 années
\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
299,232,382	250,968,101	200,505,162	161,103,594	148,519,742	164,902,502	173,184,502	
265,729,130	235,177,877	205,787,812	165,145,234	152,072,029	158,597,452	167,067,604	
33,503,252	15,790,224	5,282,650	4,041,640	3,552,287	6,305,050	6,116,898	
45,554,919	51,317,538	55,587,145	56,965,279	56,465,426	55,811,746	*54,995,080	
12,051,667	35,527,314	60,869,795	61,006,919	60,017,713	49,506,696	48,878,182	385,758,400
70,007,795	46,174,347	24,554,591	7,230,241	7,468,222	9,267,872	9,678,369	379,279,719
14,176,635	11,308,276	8,390,184	4,118,126	4,517,965	5,574,975	5,770,499	114,437,443
30,524,896	26,479,922	16,781,609	674,751	2,509,555	927,927	2,417,227	†177,571,502
5,085,811	4,187,716	4,471,270	5,121,488	5,134,626	5,683,488	6,456,614	61,318,545
4,060,397	4,979,071	5,496,731	2,194,468	621,199	268,571	550,309	26,475,021
227,570	50,369	23,275	10,231	9,730	14,630	721,241
4,321,300	5,528,136	1,080,199	330,576	277,675	246,077	327,475	24,310,193
924,464	1,054,760	741,335	391,264	260,831	458,144	75,340	10,066,236
6,185,117	12,066,022	1,371,140	950,736	2,833,998	326,107	30,789	40,165,250
102,779,271	95,227,498	49,284,270	11,380,772	13,710,649	10,384,340	13,004,169	647,801,685
20,414,480	16,601,121	13,626,064	9,630,878	9,923,653	11,726,337	12,317,083	186,543,465
82,364,791	78,626,377	35,658,206	1,749,894	3,786,996	1,341,997	687,086	461,258,22
94,416,458	114,153,691	96,528,001	62,756,813	63,804,709	48,164,699	49,565,268	847,016,620
32,690,545	32,693,876	32,643,624	35,525,540	36,034,141	35,994,578	35,949,677	431,514,375

* Cela comprend l'amortissement de l'escompte sur les obligations, mais l'intérêt sur le fonds d'amortissement a été déduit; les années précédentes, ces chiffres sont compris ci-dessus dans les dépenses d'exploitation.

† Sujet à un ajustement de \$30,789.

COMMENTAIRES PRÉPARÉS À LA DEMANDE DU PRÉSIDENT DU
COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER ET DE LA
MARINE MARCHANDE, EN RÉPONSE À L'EXPOSÉ DE M. VIEN

Les renseignements en réponse à ces questions ont été tirés de diverses sources qui sont indiquées dans les notes au bas.

En compilant les renseignements tirés de ces états spéciaux, on n'a pas tenu un compte exact des variations. On a donc jugé à propos d'indiquer la différence entre les chiffres donnés, de façon qu'on puisse tenir compte de ces variations.

Pour plus de commodité, chaque ligne de la demande de renseignements a été numérotée à partir du haut. Voici les commentaires sur chaque ligne:

Ligne n° 1. Les revenus de 1923 à 1930 inclusivement devraient être corrigés comme suit:

Année	Déduction nécessaire
1923	\$8,627,980
1924	8,380,752
1925	8,463,639
1926	9,089,723
1927	8,259,571
1928	7,694,762
1929	8,735,402
1930	599,103

Ligne n° 2. Ce chapitre comprend plusieurs sujets et renferme en même temps des chiffres sur les dépenses et les revenus. En d'autres termes, outre les dépenses d'exploitation et les taxes, on a inclus dans "etc." plusieurs autres chiffres en même temps relatifs aux revenus et aux dépenses.

Les ajustements nécessaires dans les chiffres composés de 1923 à 1930 sont les suivants:

Année	Déduction nécessaire
1923	\$9,182,781
1924	8,678,136
1925	8,688,215
1926	8,777,688
1927	9,087,876
1928	7,012,848
1929	7,327,424
1930	539,106

On ne peut contrôler le chiffre composé de l'année 1935, même en se servant de la note au bas de la page concernant l'amortissement de l'escompte sur les obligations et l'intérêt sur le fonds d'amortissement. La différence est de \$1,526,288, le chiffre du tableau se trouvant réduit d'autant.

Ligne n° 3. Cette ligne représente une opération d'arithmétique et compte tenu des commentaires faits pour les lignes n°s 1 et 2; elle n'en exige pas davantage.

Ligne n° 4. Les ajustements nécessaires de 1923 à 1930 sont:

Année	Addition nécessaire
1923	\$498,287
1924	538,922
1925	528,323
1926	504,663
1927	487,414
1928	135,128
1929	50,940
1930	1,417

On ne peut contrôler le chiffre de l'année 1935 en dépit de la note au bas de la page. La différence est de \$1,526,288, le chiffre du tableau se trouvant réduit d'autant.

Ligne n° 5. La ligne 5, après les ajustements ci-dessus indiqués, fait voir quel a été le déficit net du revenu d'après les comptes. Dans les dépenses de cette période on a inclus la création d'une réserve d'assurance s'élevant à \$9,590,148, laquelle réserve forme un actif rapidement réalisable de la compagnie et peut donc servir à réduire le déficit du revenu. On peut aussi faire observer que le déficit net du revenu ne représente pas le déficit en espèces.

Ligne n° 6. Pas de commentaires.

Ligne n° 7. Le chiffre de 1935 n'est pas conforme aux comptes, étant de \$415,367 plus élevé. Le total pour les treize années est inexact d'autant.

Ligne n° 8. Le chiffre de 1935 est de \$30,789 trop bas.

Ligne n° 9. Le chiffre de 1935 est de \$415,367 trop bas et le total des treize années est inexact d'autant.

Ligne n° 10. Pas de commentaires.

Ligne n° 11. Pas de commentaires.

Ligne n° 12. Pas de commentaires.

Ligne n° 13. Pas de commentaires.

Ligne n° 14. Pas de commentaires.

Ligne n° 15. Le chiffre de 1935 est de \$30,789 trop bas.

Ligne n° 16. Pas de commentaires.

Ligne n° 17. C'est une opération d'arithmétique qui se passe de tout commentaire autre que ce qui se trouve à la ligne 15.

Ligne n° 18. L'item 18 est une opération d'arithmétique et elle est sujette aux réserves faites à propos des item 1, 2, 4, 7, 8, 9 et 15.

Comme on l'a déjà indiqué, la plupart de ces corrections proviennent de ce que l'on n'a pas compilé ces renseignements en s'appuyant sur des bases uniformes. Nous signalons aussi les remarques faites à la ligne 5, où il est dit que les déficits dans les revenus comprennent la réserve d'assurance, qui est de \$9,590,148. On peut faire observer que l'addition du capital et des sommes à verser en intérêts au delà du revenu, produisant un grand total, donne un total arithmétique dont on ne peut juger la signification que si on étudie soigneusement la manière dont les dépenses de premier établissement se sont faites. Le montant dont les sommes à payer en intérêts excèdent le revenu—et le terme "revenu" signifie ici "ressources"—se rapporte entièrement au passé. D'un autre côté, l'effet des dépenses de premier établissement se rapporte aux opérations présentes et futures, car l'argent dépensé prudemment pour améliorer la propriété, en augmente les ressources d'un montant beaucoup plus élevé que les intérêts et la dépréciation imputés au capital additionnel. Voici quelles ont été quelques-unes des améliorations les plus importantes faites à titre de dépenses de premier établissement durant la période:

	Dépenses nettes d'immobilisation
Amélioration des rails et de la voie.....	\$77,550,000
Gares à marchandises, cours et voies d'évitement.....	20,836,000
Achat de matériel roulant moderne.....	93,017,000
Modernisation du matériel roulant actuel.....	19,163,000
Modernisation des usines, rotondes et de la machinerie.....	9,453,000
Modernisation des services télégraphiques, y compris installation d'un système de transmission multiplex.....	8,530,000

Ligne n° 19. — Les chiffres concernant les intérêts sur les prêts de l'Etat sont conformes aux livres de la compagnie. Ces prêts représentent dans certains cas des avances faites pour combler des déficits, et alors on peut demander que les intérêts ne courent pas; ou bien ils représentent du capital additionnel placé dans l'entreprise pour la faire marcher, et alors ils entrent dans la catégorie du capital d'actionnaires qui ne devrait pas porter un taux fixe d'intérêt. Près de 90 p. 100 des intérêts ont été de 6 p. 100.

Généralités. — Il y a un certain nombre d'erreurs de peu d'importance, allant jusqu'à \$10, sur lesquelles nous n'avons pas cru nécessaire d'attirer l'attention.

ANNEXE N° 2

QUESTIONS PAR DES MEMBRES DU COMITÉ ET RÉPONSE DE M. FAIRWEATHER À CES QUESTIONS

Question par M. Maybank:—Vous pourriez établir une comparaison analogue (des coefficients d'exploitation) entre le National-Canadien et la moyenne des chemins de fer de première classe des Etats-Unis.

Réponse: — Voici la comparaison entre les années-types 1928 et 1934:

	1928	1934
Coefficient d'exploitation des lignes du National-Canadien au Canada.....	83.6	92.5
Ajustements pour assurer une base raisonnable de comparaison entre le coefficient du National-Canadien et celui des chemins de fer de première classe des Etats-Unis.		
Taux pour marchandises et voyageurs; Messageries, Télégraphe, Colonisation et Pensions.....	6.6	0.8
Parcours moyen	3.2	2.7
Chargement de wagons.....	1.0	0.5
Densité du transport de marchandises	8.3	14.6
Densité du transport de voyageurs	3.7	6.9
Retraits et dépréciation.....	2.5	2.6
Salaires		4.2
Combustible	4.2	4.2
Coefficient du National-Canadien, après ajustements..	65.5	76.6
Coefficient des chemins de fer de première classe des Etats-Unis	72.4	74.6

NOTE. — Les chiffres droits indiquent la diminution du pourcentage du National-Canadien; Les chiffres en italiques indiquent l'augmentation.

Par M. Hanson:

D. Je désirerais avoir le tableau des profits et pertes au sujet du service côtier entre la Colombie-Britannique et l'Alaska.

PAQUEBOTS CANADIENS (CÔTE DU PACIFIQUE)

ÉTAT RÉSUMÉ DES REVENUS COMPRENANT PROFITS ET PERTES—ANNÉES 1928 À 1935 INCLUSIVEMENT

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Total des recettes.....	1,094,225	1,066,042	1,220,845	1,315,249	821,907	472,905	787,183	741,859	7,520,215
Total des dépenses.....	1,011,892	973,436	1,606,599	2,007,312	1,319,259	642,540	889,154	944,697	9,394,889
Recettes nettes.....	82,333	92,606	385,754	692,063	497,352	169,635	101,971	202,838	1,874,674
Taxes.....	28,632	43,418	31,207	36,005	45,444	57,645	57,298	31,780	331,429
Revenu d'exploitation.....	53,701	49,188	416,961	728,068	542,796	227,280	159,269	234,618	2,206,103
Autres revenus <i>Dr. ou Cr.</i>	17,257	17,443	705	52,810	21,193	25,123	24,073	25,174	182,368
Revenu ou <i>Deficit net</i>	36,444	31,745	416,256	780,878	563,989	252,403	183,342	259,792	2,388,471
Profits et pertes <i>Dr. ou Cr.</i>			24,103					563	24,666
Surplus ou <i>perte nets</i>	36,444	31,745	440,359	780,878	563,989	252,403	183,342	260,355	2,413,137

NOTE: Les résultats ci-dessus ne comprennent pas la dépréciation non plus que l'intérêt sur placements.

Département de la Comptabilité—Montréal (P.Q.), 11 mai 1936.

Question par M. Vien: — Avez-vous le coefficient d'exploitation des navires de la marine marchande de l'Etat pour les cinq dernières années?

Réponse: — Le coefficient d'exploitation pour les cinq dernières années a été comme suit:

1931 — 111.72

1932 — 114.43

1933 — 100.80

1934 — 105.52

1935 — 88.72

Le coefficient d'exploitation des Paquebots Nationaux Canadiens (Antilles) pour les cinq dernières années a été comme suit:

1931 — 112.24

1932 — 108.54

1933 — 116.84

1934 — 102.76

1935 — 94.76

NAVIRES APPARTENANT À OU EXPLOITÉS PAR LA CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS LIMITED,
LA MARINE MARCHANDE DU GOUVERNEMENT CANADIEN LIMITÉE ET LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Propriétaire du navire	Nom du navire	Tonnage brut	Tonnage net	Ligne exploitée	Exploitant	Description du navire	Valeur comptable le 31 déc. 1935	Valeur comptable totale
Lady Drake Limited.....	Lady Drake.....	7,985	4,920	Des sous le Vent et du Vent des Antilles et Honduras brit.	C.N. "W.I." SS.....	March. et voyageurs.....	\$1,687,133 68	
Lady Hawkins Limited.....	Lady Hawkins.....	7,988	4,920	"	"	"	1,683,243 56	
Lady Nelson Limited.....	Lady Nelson.....	7,910	4,916	"	"	"	1,679,084 73	
Lady Rodney Limited.....	Lady Rodney.....	8,194	4,936	"	"	"	1,782,169 16	
Lady Somers Limited.....	Lady Somers.....	8,194	4,941	"	"	"	1,777,080 37	
Canadian Hunter Limited.....	Catheart.....	3,708	2,217	"	"	Marchandises.....	442,960 33	
Canadian Aviator Limited.....	Cavalier.....	3,663	2,213	"	"	"	435,065 21	
Canadian Runner Limited.....	Colborne.....	6,230	3,886	"	"	March. et voyageurs.....	500,000 00	
Canadian Otter Limited.....	Chomedy.....	6,136	3,828	"	"	"	500,000 00	
Canadian Volunteer Limited.....	Cornwallis.....	5,458	3,352	"	"	Marchandises.....	167,120 00	
Canadian Sapper Limited.....	Connector.....	1,789	1,064	"	"	March. et voyageurs.....	286,151 90	10,940,008 94
Canadian Britisher Limited.....	Can. Britisher.....	5,370	3,244	Australie et Nouvelle-Zélande.....	M.M.G.C.....	Marchandises.....	\$2,129,925 58	
Canadian Challenger Limited.....	Can. Challenger.....	5,439	3,331	"	"	"	1,746,134 15	
Canadian Conqueror Limited.....	Can. Conqueror.....	5,448	3,336	"	"	"	1,517,925 21	
Canadian Constructor Limited.....	Can. Constructor.....	7,178	4,413	"	"	"	2,349,592 18	
Canadian Cruiser Limited.....	Can. Cruiser.....	7,178	4,413	"	"	"	2,338,788 33	
Canadian Highlander Limited.....	Can. Highlander.....	5,370	3,264	"	"	"	1,572,935 10	
Canadian Leader Limited.....	Can. Leader.....	5,492	3,342	Stationné à Halifax.....	"	"	1,519,867 84	
Canadian Planter Limited.....	Can. Planter.....	5,399	3,333	Australie et Nouvelle-Zélande.....	"	"	1,601,363 37	
Canadian Scottish Limited.....	Can. Scottish.....	5,334	3,242	"	"	"	2,140,148 14	
Canadian Victor Limited.....	Can. Victor.....	5,454	3,340	"	"	"	1,521,343 02	18,168,022 92
Ch. de fer Nat. Can.....	Charlottetown.....	5,889	3,385	Cap Tormentine, N.-B., Borden, I.P.-E. Northumberland.	Ch. de fer Nat. Can.....	Transb. de wagons.....	\$2,184,995 93	
"	Pr. Ed. Island.....	2,795	1,110	"	"	"	707,167 93	
"	Scotia No. 1.....	1,461	658	Mulgrave et Point Tupper, N.-E. (Golfe de Canso).	"	"	351,705 97	
"	Scotia No. 2.....	1,859	740	"	"	"	353,926 10	
"	Northumberland.....	1,255	542	Toronto—Port Dalhousie, Ont.....	N.S. & T. Rly. Co.....	Voyageurs et march.....	104,767 22	
Dalhousie Navigation Co.....	Dalhousie City.....	1,256	752	"	"	"	164,057 19	
International Bridge Co.....	International.....	62	31	Niagara—Lac Erié.....	Ch. de fer Nat. Can.....	Allège.....	14,182 55	
Ch. de fer Nat. Can.....	Huron.....	1,052	688	Détroit, Mich. Windsor, Ont.....	"	Transb. de wagons.....	166,000 00	
"	Lansdowne.....	1,571	908	"	"	"	313,144 66	
Can. Atlantic Transit of U.S.....	Arthur Orr.....	2,745	2,117	Depot Harbour, Ont., Milwaukee, Wis. et Chicago, Ill.	C.A.T. Co. of U.S.....	Cargaison de march.....	250,000 00	
"	Kearsarge.....	3,092	2,721	Stationné à Depot Harbour, Ont.....	"	"	148,500 00	
Can. Atlantic Transit Co. (Canada)	Dalwarnie.....	2,394	1,428	Depot Harbour, Ont., Milwaukee, Wis. et Chicago, Ill.	"	"	124,851 76	
"	Canatoc.....	2,415	1,455	Stationné à Depot Harbour, Ont.....	"	"	114,954 40	
Grand Trunk Western R.R. Co.....	Grand Haven.....	2,320	1,678	Stationné à Manitowoc.....	G.T.W. R.R. Co.....	Transb. de wagons.....	337,746 52	
"	Madison.....	2,942	1,488	Milwaukee, Wis.—Muskegon, Mich. (Lac Michigan).	"	"	766,174 05	
"	Grand Rapids.....	2,942	1,488	"	"	"	761,576 66	
"	City of Milwaukee.....	2,942	1,488	"	"	"	721,823 00	

NAVIRES APPARTENANT À OU EXPLOITÉS PAR LA CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS LIMITED,
LA MARINE MARCHANDE DU GOUVERNEMENT CANADIEN LIMITÉE ET LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—Fin

Propriétaire du navire	Nom du navire	Tonnage brut	Tonnage net	Ligne exploitée	Exploitant	Description du navire	Valeur comptable le 31 déc. 1935	Valeur comptable totale
Ch. de fer Nat. Can.	Pentowna	145	61	Lac Okanagan, C.B.	Ch. de fer Nat. Can.	Diesel T.S.	132,844 93	
"	Can. Nat'l No. 3.	33		"	"	Remorqueur	32,609 51	
"	Can. Nat'l No. 5.	88		"	"	"	101,323 64	
"	Can. Nat'l No.104	296	296	"	"	Barge	43,095 39	
"	Can. Nat'l No.108	427	427	"	"	"	110,875 69	
Can. Northern S.S Limited	Canora	2,383	940	Stationné à Port Mann, C.B.	"	Transp. de wagons	570,638 40	
"	Can. Nat'l No. 1.	240	9	Port Mann, C.B. et ile Vancouver	"	Remorqueur	90,034 65	
"	Can. Nat'l No. 2.	444	8	"	"	"	84,915 15	
"	Can. Nat'l No. 4.	106	41	"	"	"	32,591 50	
"	Can. Nat'l No. 103	744	744	"	"	Barge	63,449 01	
"	Can. Nat'l No. 107	1,057	1,037	"	"	"	148,132 70	
"	Can. Nat'l No. 109	1,149	1,131	"	"	"	152,725 66	
Grand Trunk Pacific Rly Co.	Can. Nat'l No. 106	459	459	"	"	"	18,965 48	
"	Can. Nat'l No. 105	455	455	Prince-Rupert, C.B. (Quai Salmon)	"	"	28,325 73	
Ch. de fer Nat. Can.	Pr. Charles	1,105	611	Vancouver, Prince-Rupert et îles de la reine Charlotte.	C.N. SS. "Pacific"	March. et voyageurs	\$ 286,366 19	9,196,101 98
"	Pr. David	6,892	3,072	Stationné aux Bermudes, avril 1934	"	"	2,140,867 72	
"	Pr. George	3,372	1,625	Vancouver, C.B. du Nord et Alaska	"	"	549,453 00	
"	Pr. Henry	6,893	3,055	Stationné à Halifax, oct. 1932	"	"	2,154,611 87	
"	Pr. John	906	549	Vancouver, Prince-Rupert et îles de la reine Charlotte.	"	"	144,172 12	
"	Pr. Robert	6,892	3,072	Vancouver-Alaska en été seulement	"	"	2,177,480 08	
"	Pr. Rupert	3,379	1,626	Vancouver, C.B. du Nord et Alaska	"	"	531,755 21	
"	Pr. William	525	281	Stationné à Prince-Rupert, C.B., janv. 1931.	"	"	169,414 72	8,154,120 91
Ontario Car Ferry Co. Ltd.	Ontario No. 1	5,146	3,229	Cobourg, Ont.—Rochester, N.Y.	Ont. Car Ferry Co. Ltd.	March. et voyageurs	368,307 23	
"	Ontario No. 2	5,568	3,376	"	"	"	465,024 26	833,331 49
Ch. de fer Nat. Can. et B. & O. R.R. Company possédant chacun 50 p. 100 du capital de cette compagnie.)								
Central Vermont Trans. Co.	New York	2,818	1,893	New York—New London	C. V. Transportation Co.	Marchandises	199,619 84	
"	New London	2,818	1,893	"	"	"	199,632 20	399,252 04
(Central Vermont Rly., Inc. possède 25 p. 100 du capital de cette compagnie et la New London & Northern R.R. Co., possède les autres 75 p. 100).								
								\$47,690,838 28

SESSION DE 1936

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Possédés, exploités et régis par l'État

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule N° 6

SÉANCE DU MARDI 26 MAI 1936

TÉMOINS:

L'honorable C. P. Fullerton, président du Conseil des régisseurs des
Chemins de fer Nationaux.

M. J. E. Labelle, C.R., régisseur des Chemins de fer Nationaux

OTTAWA

J.-O. PATENAUDE. O.S.I.

IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI

1937

PROCÈS-VERBAUX

MARDI 26 Mai 1936.

Le Comité permanent des Chemins de fer et de la Marine marchande, possédés, exploités et régis par l'Etat, se réunit aujourd'hui à onze heures du matin sous la présidence de sir Eugène Fiset, président.

Membres présents: MM. Barber, Beaubien, Beaubier, Bothwell, Elliott (*Kindersley*), Hanson, Heaps, Howe, Kinley, McLarty, Maybank, Parent (*Québec-Ouest et Sud*), Stewart, Vien et Walsh.

Assistent à la séance: L'hon. C. P. Fullerton, président du Conseil des régisseurs des Chemins de fer Nationaux; M. J. E. Labelle, C.R., et M. F. K. Morrow, régisseurs des Chemins de fer Nationaux; M. S. J. Hungerford, président des Chemins de fer Nationaux; M. S. W. Fairweather, directeur du bureau économique des Chemins de fer Nationaux; M. V. I. Smart, sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

Le président lit une lettre de sir E. W. Beatty, président de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, contenant un mémoire où il trouve à redire à certaines déclarations faites par M. Fairweather et imprimées dans l'annexe du compte rendu de la séance du 6 mai du Comité, page 169, en réponse à la question suivante de M. Maybank:

Pourriez-vous nous fournir un tableau indiquant les ajustements faits au coefficient d'exploitation des Chemins de fer Nationaux en vue d'établir une comparaison avec celui du Pacifique-Canadien pour une certaine période d'années?

Le Comité discute la demande faite par M. Beatty qui désire que son mémoire soit ajouté au dossier imprimé et il décide que ledit mémoire sera déposé sur le bureau en attendant qu'il prenne une décision future à ce sujet.

Il s'ensuit une discussion sur la question d'interroger les régisseurs sur les déclarations faites à la Chambre par le ministre des Chemins de fer et Canaux quand il a proposé la deuxième lecture du bill n° 21, loi modifiant la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933.

Le président ayant décidé dans la négative parce que le projet de loi n'a pas été renvoyé au comité, le Comité décide finalement de permettre au président et aux autres membres du Conseil des régisseurs de faire, s'ils le désirent, une déclaration à la prochaine séance sur l'administration du réseau national sous leur direction, copie de telle déclaration devant être envoyée d'avance au ministre des Chemins de fer et Canaux et au président du comité.

A la demande de M. Vien le Comité

Décide: D'approuver les numéros suivant des prévisions budgétaires pour l'année financière finissant le 31 mars 1937:

Les n°s 84 et 85, loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes.

Le n° 85, déficit de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited*.

Le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 2 juin à onze heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
R. ARSENAULT.

PROCÈS-VERBAUX

SALLE 268, CHAMBRE DES COMMUNES,

Le 25 mai 1936.

Le Comité permanent des Chemins de fer et de la Marine marchande se réunit à onze heures sous la présidence de sir Eugène Fiset, président.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît. Maintenant, monsieur Stewart, qu'avez-vous à soumettre au comité?

L'hon. M. STEWART: Monsieur le président, j'ai laissé savoir que je désirais poser au président certaines questions relatives à des déclarations que le ministre a faites à la Chambre en présentant son projet de loi.

L'hon. M. HOWE: Avant que vous commenciez, je me permets de dire un mot. Il n'est guère juste d'embarrasser le président des Chemins de fer. Le président est étranger à ces déclarations; je n'ai jamais débattu avec lui les choses que j'ai dites. C'est un haut fonctionnaire du réseau et ses supérieurs sont ici aujourd'hui. Sa situation est très incertaine en ce moment; on projette de modifier la loi. Je n'ai pas d'objection à ce que l'on pose des questions aux régisseurs ou à moi-même. Nous serons heureux d'y répondre. Je vous demande cependant de tenir compte de la situation du président quand vous poserez vos questions.

L'hon. M. STEWART: Oui. Je désire signaler à son attention les déclarations que vous avez faites vous-même, monsieur le ministre, à la Chambre...

Le PRÉSIDENT: M. Stewart, vous êtes un parlementaire d'expérience.

L'hon. M. STEWART: ...et demander au président du Conseil des régisseurs ce qu'il a à dire à ce sujet.

L'hon. M. HOWE: Je pense qu'il y a bien lieu de le faire, mais je ne veux pas embarrasser le président. Il faut se rappeler que je n'ai jamais discuté avec le président au sujet de mes déclarations.

L'hon. M. STEWART: Je pense qu'il est capable de se tirer d'affaires tout seul.

Le PRÉSIDENT: Avant que vous alliez plus loin, monsieur Stewart, je me permets de dire ceci: Les membres du comité doivent savoir que le Comité n'est pas saisi du projet de loi ni des déclarations faites à la Chambre au sujet de ce projet de loi; il n'en est pas question dans l'ordre de renvoi adressé au comité. Et avant de passer à ces questions relatives à une chose dont la Chambre est présentement saisie et dont le comité ne l'est pas, je désire que les membres du comité décident s'il est régulier de permettre à M. Stewart de poser ses questions.

L'hon. M. STEWART: Monsieur le président, me permettez-vous de dire un mot à ce sujet? Je ne veux aucunement discuter devant ce comité sur la valeur du projet de loi, sur la question de savoir s'il est bon ou mauvais ou s'il est de nature à améliorer ou non la situation des Chemins de fer Nationaux. Je ne veux aucunement entrer sur ce terrain. Etant donné que le projet de loi n'a pas été renvoyé à ce comité, je ne me propose pas d'en discuter la valeur. Je veux que cela soit bien compris. Néanmoins, le ministre, quand il a présenté le projet de loi, a fait certaines déclarations...

Le PRÉSIDENT: Sur le projet de loi.

L'hon. M. STEWART: ...qu'il aurait pu se dispenser de faire. Je ne prétends pas avoir le droit de discuter ici une question concernant la politique du Gouvernement. Si ce dernier pense que le Conseil des régisseurs doit être aboli et remplacé par un bureau de direction, c'est fort bien. Mais les choses n'en sont

pas restées là. Le ministre a parlé de l'état de choses existant sous le régime de l'administration actuelle, et c'est à propos de ces déclarations que je désire poser certaines questions.

Le PRÉSIDENT: Je m'en rapporte au Comité.

L'hon. M. STEWART: Je suis depuis peu de temps membre du comité; la présente session est la première au cours de laquelle je suis membre de ce comité, mais je tiens à dire ceci: Je suis un ami des Chemins de fer Nationaux; je l'ai toujours été, quoi qu'on ait pu prétendre. Je sais cependant que, dans le passé, les membres ont eu beaucoup de latitude et qu'on y est entré dans toutes sortes de détails. Je suis même d'avis que l'on est parfois entré dans trop de détails et que cela n'était pas dans l'intérêt des Chemins de fer Nationaux. Je ne désire rien faire pour embarrasser quelqu'un qui possède une autorité quelconque dans l'administration des Chemins de fer Nationaux ou pour embarrasser les Chemins de fer eux-mêmes. Je suis disposé à faire mon possible pour leur venir en aide. Je pense que les questions que je vais poser laisseront le président du Conseil des régisseurs et M. Hungerford bien libres de faire les déclarations qu'ils voudront. Je ne les presserai aucunement.

Le PRÉSIDENT: En vue de vous aider, je demande aux membres du comité s'ils ont objection à vous permettre, monsieur Stewart, de poser votre question.

M. BEAUBIEN: Je pense que c'est absolument irrégulier. Le ministre...

L'hon. M. STEWART: Vous n'avez pas encore entendu mes questions. Pourquoi dites-vous qu'elles sont irrégulières?

L'hon. M. HOWE: Je pense que le comité peut parfaitement discuter les questions concernant les Chemins de fer Nationaux. Je pense que M. Stewart a absolument le droit de continuer.

Le PRÉSIDENT: Allez-y, monsieur Stewart.

L'hon. M. STEWART: Nous allons maintenant passer à la déclaration de M. Howe. J'espère que tout ce que je lirai s'applique à la question, car je ne veux pas qu'on m'accuse de laisser quelque chose de côté. A la page 2213 du hansard, on voit que le ministre, en présentant son projet de loi, a dit:

Monsieur l'Orateur, à mon sens ce projet de loi dont je me fais le parrain constitue une mesure législative très importante et nécessaire. Il est notoire que les trois administrateurs auxquels l'administration des chemins de fer nationaux a été confiée en vertu de la loi de 1933 n'ont réalisé aucun progrès réel vers l'amélioration de notre situation ferroviaire.

Il a dit: "Il est notoire."

Ils n'ont accompli jusqu'ici aucune sensible économie fondée sur la coopération, et pourtant ce motif d'économie a été le but principal de leur nomination et constitue la caractéristique dominante de la loi de 1933. Non seulement n'ont-ils pas réussi à obtenir jusqu'ici des résultats de quelque importance, mais, selon les déclarations qu'ils ont eux-mêmes rendu publiques, il n'est guère probable que les mesures, plans, ou arrangements fondés sur la collaboration puissent produire des résultats pour l'avenir. Puis ils n'ont pu réduire dans une mesure quelque peu importante les frais d'exploitation du National-Canadien, étant donné le soin avec lequel les précédents conseils d'administration avaient examiné cet aspect de la situation. Dans quelques instants, je citerai à l'appui de ces dires des extraits des rapports des régisseurs eux-mêmes.

Telle est la situation externe. Comme les honorables députés le savent probablement, au point de vue de la régie interne, il existe beaucoup de malaise parmi les employés du National-Canadien, qui semblent, en général, envisager avec méfiance la méthode d'administration et de surveillance par des régisseurs. S'il en est ainsi, c'est surtout à cause du fait qu'en matière d'administration effective, l'administrateur en chef, qui

a le rang officiel de président, agit en sous-ordre vis-à-vis un conseil de trois régisseurs qui sont des profanes dépourvus d'expérience dans la solution des problèmes ferroviaires et ne possédant aucune connaissance pratique en fait d'exploitation de chemins de fer. De ce fait, ils se sont révélés totalement incapables de comprendre le facteur humain qui, dans les circonstances actuelles, prend une si grande importance dans l'exploitation efficace d'un chemin de fer. Après m'être entretenu de la situation avec les régisseurs eux-mêmes, je n'ai pu constater chez aucun d'entre eux la foi en l'efficacité du présent système d'administration. Dans l'état actuel des choses, le conseil de régie ne relève de personne, n'a apparemment aucun programme, et, en ce qui concerne les relations extérieures, il n'a pas même de contact avec le public.

En outre, on peut dire sans exagération qu'il existe un manque sérieux d'entente entre les régisseurs eux-mêmes et le sort de toute mesure qu'ils ont à examiner dépend de la possibilité d'amener l'un des autres régisseurs à accepter les vues du président, qui possède un pouvoir de veto en ce sens qu'une majorité des régisseurs est ineffective si le président n'en fait pas partie.

Je voudrais maintenant demander quel commentaire...

M. MAYBANK: Je m'oppose à cette question. On vient de nous lire un long article et l'on demande au président des Chemins de fer de le commenter. Je pense que c'est là demander au président d'entamer une discussion avec le ministre au sujet des Chemins de fer, et que c'est un peu trop demander.

L'hon. M. STEWART: Je ne demanderai pas...

M. MAYBANK: En lui demandant de discuter avec le ministre sur cette question, on le met certainement dans une situation très difficile, et il n'y a pas lieu de le faire.

M. HEAPS: Il est bien possible que M. Fullerton puisse avoir à faire une déclaration au Comité sur un état de choses survenu depuis quelques mois. Je pense donc que nous ne devrions rien faire pour empêcher M. Fullerton de faire une déclaration au Comité.

Le PRÉSIDENT: Etant donné que le ministre qui dirige le département intéressé ne s'oppose pas à ce que M. Fullerton fasse une déclaration...

M. BOTHWELL: Je pense qu'on devrait, pour les fins de cette argumentation, nous dire exactement quelles sont les questions que l'on veut poser.

Le PRÉSIDENT: Si vous me permettez de continuer, je vais demander à M. Stewart s'il va poser des questions directes. Il est certain que vous ne pourrez pas, après avoir lu le compte rendu du discours prononcé à la Chambre par M. Howe, demander simplement au président du Conseil des régisseurs de le commenter. Vous devrez lui poser des questions précises.

M. MAYBANK: Je veux que mon objection soit bien comprise. Je ne m'oppose pas à ce que M. Stewart pose des questions à M. Fullerton. Si j'ai bien compris, les commentaires s'adressaient à M. Hungerford. C'est pour cela que je présentais une objection. Dois-je maintenant comprendre que la question s'adressait à M. Fullerton?

L'hon. M. STEWART: Je ne pose pas mes questions à M. Fullerton. J'ai voulu prévenir votre objection à ce que je pose des questions précises et peut-être embarrassantes. Je veux laisser aux hauts fonctionnaires qui sont ici la liberté de dire ce qu'ils jugeront nécessaire de dire en réponse à cette déclaration.

Le PRÉSIDENT: Croyez-vous que le juge Fullerton devrait faire une déclaration?

M. HEAPS: Dois-je comprendre que M. Stewart pose une question à M. Fullerton? Devons-nous attendre des réponses distinctes à des questions diverses

ou devons-nous demander à M. Fullerton s'il a une déclaration à faire au Comité? Il pourrait peut-être nous faire une déclaration qui pourrait comporter des réponses aux questions que M. Stewart entend poser.

L'hon. M. STEWART: Je ne veux rien monopoliser dans ce Comité. Je veux que tous les membres aient la liberté de poser des questions.

M. BOTHWELL: Nous sommes plus ou moins un organisme à la recherche des faits. M. Stewart a lu certains passages du hansard. Je pense qu'il peut, en se servant du document qu'il vient de lire, poser des questions directes. Si nous pouvons obtenir certains renseignements de M. Fullerton ou de tout autre membre du Conseil des régisseurs des Chemins de fer Nationaux, le Comité a droit à ces renseignements, et aussi M. Stewart.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions peut-être consulter le président du Conseil des régisseurs. Préférez-vous faire une déclaration générale, monsieur, ou préférez-vous répondre à des questions précises?

L'hon. M. FULLERTON: Messieurs, quand je suis venu assister à la première séance du comité, le président m'a fait savoir que ce comité n'était pas saisi du projet de loi comportant le changement de l'organisation des Chemins de fer Nationaux et qu'il ne s'y ferait aucune discussion sur cette mesure; c'est pourquoi je n'ai préparé aucune déclaration. De fait, je n'ai même pas pensé à la chose depuis que M. Howe a prononcé son discours. Je ne pensais aucunement voir soulever ces questions ici. Si vous voulez que je fasse une déclaration, il me faudra très peu de temps pour en préparer une. Si vous ajournez à demain, je serai alors prêt à faire une déclaration, mais je suis prêt à répondre à toute question qu'on pourra me poser. Vous comprenez parfaitement bien que ma situation est extrêmement délicate. Je ne veux pas venir en conflit avec le ministre des Chemins de fer que je coudoie de si près à propos des questions qui intéressent le réseau national. Ma situation est telle que, si vous me demandez de faire une déclaration, je préfère y réfléchir un peu. Telle est ma situation. Cependant je suis prêt à répondre à toute question qu'on pourra me poser sur l'administration des Chemins de fer Nationaux à partir du moment où j'y suis entré jusqu'à l'heure actuelle.

M. BEAUBIEN: Etant donné ce que M. Fullerton vient de dire, je suis encore d'avis que cette discussion est absolument irrégulière. Le projet de loi du ministre des Chemins de fer a été présenté à la Chambre et n'a pas été renvoyé à ce comité. On ne nous a pas demandé d'examiner le discours du ministre. Ce discours devrait se discuter à la Chambre et c'est là que devraient se faire les commentaires. Nous mettons le président du Conseil des régisseurs dans une situation embarrassante et je ne vois pas que cela nous soit utile.

M. BOTHWELL: On a déclaré à la Chambre qu'il ne s'est pas effectué d'économies remarquables depuis 1934 et qu'il s'est fait peu de coopération entre les deux compagnies de chemin de fer en vue de la réduction des dépenses. Il me semble que cela ouvre la porte à la recherche de certains faits.

Le PRÉSIDENT: M. Stewart, vous feriez peut-être mieux de poser des questions au lieu de demander une déclaration générale.

L'hon. M. STEWART: Monsieur le président, je comprends l'attitude prise par le président du Conseil des régisseurs et je pense que nous devrions lui permettre d'exercer sa discrétion quant aux déclarations qu'il juge à propos de faire au Comité. Il me semble que cela vaudrait mieux que de lui poser des questions précises, attendu qu'il ne s'est pas préparé à y répondre. Avec la permission du Comité, je vais signaler deux ou trois extraits du hansard que je lui demanderai d'examiner en préparant sa déclaration, car il pourra en résulter que sa déclaration soit presque complète et que cela nous évite de poser d'autres questions.

Le PRÉSIDENT: Oui. D'un autre côté, cela soulève la question générale. L'ordre de renvoi qui nous régit en ce moment est étranger au discours du ministre et au projet de loi présentement soumis à la Chambre. Je ne pense pas que le Comité ait le droit de discuter le projet de loi ni le discours du ministre. J'en suis absolument convaincu.

L'hon. M. STEWART: Je ne discute aucunement le projet de loi. J'ai essayé de bien faire comprendre que je ne discute pas le projet de loi.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes à discuter le discours que le ministre a prononcé en présentant le projet de loi.

L'hon. M. STEWART: Parce que, monsieur le président, il a trait à l'exploitation du réseau. C'est la seule raison qui me porte à le discuter. Le ministre eût pu dire ceci à la Chambre des communes: "Le Gouvernement croit qu'il est préférable de confier l'administration du réseau à un bureau d'administrateurs plutôt qu'à un Conseil de régisseurs." Il eût pu en rester là sans parler des résultats obtenus par les régisseurs ou bien, dirai-je, sans blâmer la conduite tenue par les régisseurs dans leur administration. S'il s'en était tenu à cela, c'eût été parfait. C'est une question de méthodes administratives. Mais il a parlé ici de certain état de choses et de ses résultats sur l'exploitation du réseau, et je soutiens que le comité reste dans ses attributions en demandant de vérifier ces choses. L'autre extrait que j'allais lire est peut-être plus direct et demande peut-être plus d'explications que celui que j'ai lu.

Le PRÉSIDENT: Je sais. Si vous avez à poser une série de questions concernant l'administration du réseau et découlant du discours prononcé par le ministre à la Chambre des communes, vous pouvez certainement poser ces questions-là sans vous reporter au hasard, sans qu'il y soit question du discours ou du projet de loi.

L'hon. M. STEWART: Non, c'est sur ses déclarations que je baserai mes questions.

Le PRÉSIDENT: Je le sais. Vous vous basez précisément là-dessus. Néanmoins, comme président du comité, je crains d'avoir à décider que nous n'avons pas le droit de discuter cela. Je me soumettrai cependant à la décision du comité.

M. MAYBANK: Il me semble que des questions touchant par exemple les économies et les frais d'exploitation sont de mise au moment où nous examinons le rapport.

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. MAYBANK: Mais nous avons terminé ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MAYBANK: Il me semble donc que les questions qu'on poserait à ce sujet n'auraient plus leur raison d'être.

Le PRÉSIDENT: En effet.

M. MAYBANK: Elles ne sont donc plus régulières.

Le PRÉSIDENT: Sauf que, lors de l'ajournement du comité, nous avons accordé une permission à M. Stewart et nous lui avons dit que nous lui fournirions l'occasion de poser certaines questions en comité. Je n'étais naturellement pas au courant de la nature de ces questions.

M. MAYBANK: Précisément, certaines questions. Mais je ne pense pas que nous ayons voulu laisser la porte ouverte à un nouvel examen méticuleux du rapport. Nous ne savions alors rien de ce que seraient ces questions. Nous n'avons certainement pas voulu laisser la porte ouverte à un nouvel examen complet du rapport.

L'hon. M. STEWART: C'est précisément ce que je ne veux pas entreprendre. Vous devez vous rappeler qu'à certaines séances du comité, j'ai déclaré que je remettais à plus tard les questions que je voulais poser parce que je n'aurais pas

besoin de la présence des fonctionnaires techniques du chemin de fer pour y répondre; et les questions que je voulais poser sont précisément celles que j'ai indiquées. J'ai posé certaines questions aux fonctionnaires techniques. Cependant les questions dont il s'agit maintenant sont des questions que j'entendais poser au Conseil des régisseurs et à son président.

Le PRÉSIDENT: Pourquoi ne pas poser vos questions en ce moment?

L'hon. M. STEWART: C'est ce que j'essaie de faire.

Le PRÉSIDENT: Je sais. Mais vous ne posez pas de questions. Vous vous contentez de lire un extrait du discours du ministre publié dans le *hansard* et vous demandez au président du Conseil des régisseurs de faire une déclaration.

L'hon. M. STEWART: Je pensais que c'était le moyen le plus facile de m'y prendre. Je demande à M. Fullerton si c'est bien là un exposé exact de la situation.

L'hon. M. FULLERTON: Quel exposé?

L'hon. M. STEWART: Celui que je viens de lire.

L'hon. M. FULLERTON: Absolument non.

L'hon. M. STEWART: N'est-ce pas là un exposé exact?

L'hon. M. FULLERTON: Ce n'est pas un exposé exact.

L'hon. M. STEWART: Fort bien. Je vais alors lire un autre extrait.

M. KINLEY: En quoi est-ce inexact?

Le PRÉSIDENT: Vous vous reportez à une déclaration générale.

M. VIEN: Je voudrais faire lire de nouveau la déclaration.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Stewart, voulez-vous lire de nouveau l'extrait?

M. FULLERTON: Il me semble que vous feriez mieux de poser des questions précises, car on ne saurait traiter à la fois toute une agglomération de questions.

M. VIEN: Non. Il pourrait y avoir confusion sur la partie exacte du discours visée par le témoin. Je demande donc à M. Stewart, s'il le veut bien, de lire l'extrait en question et de demander à M. Fullerton si c'est exact ou non.

M. HEAPS: Un mot sur ce point. Quand M. Stewart a d'abord demandé la permission de poser des questions, à première vue cela paraissait parfait. Cependant, si l'on pose une question pour obtenir une réponse par un "oui" ou par un "non", cela ne sera guère satisfaisant, je le crains. C'est pourquoi j'ai pensé qu'il serait peut-être préférable que M. Fullerton fit une déclaration générale au lieu de répondre à des questions par "oui" ou "non". Par exemple, à la première question posée par M. Stewart,—et je n'ai aucune objection à ce qu'on poursuive cette méthode,—le témoin a répondu par un "non", niant directement la déclaration faite.

M. BOTHWELL: Il est possible que ce ne soit là la réponse qu'à une seule phrase.

M. HEAPS: Nous savons tous qu'il est impossible d'en rester là après cette réponse.

L'hon. M. STEWART: Exactement.

M. HEAPS: C'est là une réponse générale à une question d'ordre général, et aucun de nous n'en est plus avancé; le seul résultat est que toute la question est confuse pour tout le comité.

L'hon. M. STEWART: Voilà pourquoi j'ai dit que, dans l'intérêt du chemin de fer et de tous les intéressés, il était préférable que le président du Conseil des régisseurs fit une déclaration de son chef au lieu d'avoir à subir un interrogatoire et un contre-interrogatoire. C'est ce que je voulais éviter.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais savoir quel est le désir du comité.

M. McLARTY: Une grande partie du passage du discours du ministre à la Chambre que M. Stewart a lu ne comporte qu'une opinion. Il ne s'agit pas de faits.

L'hon. M. STEWART: Non.

M. McLARTY: Le ministre peut avoir une certaine opinion sur certains faits et le président du Conseil des régisseurs peut en avoir une autre. Nous n'allons sûrement pas entreprendre une longue discussion sur la question de savoir qui a raison. Je pense que le seul devoir du comité est de se renseigner de son mieux sur les faits et de se contenter d'interroger les témoins sur des questions de fait. Il ne devrait pas s'occuper simplement de ce que peuvent être les opinions du ministre ou du président du Conseil des régisseurs. Si nous faisons cela, M. Stewart devra séparer, dans la déclaration qu'il vient de lire, les parties se rapportant précisément aux faits que ce comité doit examiner. Je prétends que, si nous continuons à procéder en demandant chaque fois si l'affirmation est exacte, cela ne nous vaudra rien. En effet, ces choses sont exactes en ce qui concerne le ministre puisqu'elles sont conformes à son opinion. Il y a cependant des questions de fait dont notre comité aurait parfaitement raison de s'occuper.

M. VIEN: Je suis de l'avis de celui qui vient de parler. De plus, comme vous l'avez dit fort à propos, je crois que nous sommes liés par le texte de l'ordre de renvoi.

Le PRÉSIDENT: Exactement.

M. VIEN: Nous ne pouvons pas nous écarter des termes de l'ordre de renvoi. Tel était donc l'objet de ma question à M. Stewart. Je voulais savoir exactement sur quelle partie de la déclaration du ministre il désire poser des questions précises. S'il s'agit du projet de loi, lequel n'a pas été renvoyé au comité mais se trouve présentement soumis à l'examen du comité plénier de la Chambre, nous n'avons ni le pouvoir ni la juridiction de pénétrer sur ce terrain. S'il s'agit d'une question concernant l'administration des Chemins de fer Nationaux, s'il s'agit d'une déclaration du ministre sur les résultats de l'exploitation des Chemins de fer Nationaux et sur la compétence ou l'efficacité du Conseil des régisseurs dans l'administration des Chemins de fer Nationaux, cela pourrait se rapporter à l'étude du rapport financier des Chemins de fer Nationaux que, sur ordre de la Chambre, ce comité est en train d'étudier. Je crois cependant qu'il serait pour nous irrégulier et hors de notre compétence d'examiner des questions qui se relient, et cela exclusivement, au projet de loi que la Chambre des communes est à étudier. Mon humble avis est que nous devons nous en tenir à l'ordre de renvoi que la Chambre nous a adressé. Voilà pourquoi il me semble que ce qu'il y a de mieux à faire pour M. Stewart ou pour tout autre membre du comité, c'est de poser des questions directes et précises à tout membre du Conseil de régie. Vous serez alors, monsieur le président, en mesure de décider si ces questions se trouvent dans le cadre de l'ordre de renvoi adressé au comité. Le président du Conseil de régie a dit qu'il n'a pas de déclaration à faire.

L'hon. M. FULLERTON: J'ai dit que je ne pensais pas que l'on allait soulever cette question ici et que naturellement je ne m'étais pas préparé à faire une déclaration. Je suis cependant absolument disposé à préparer une déclaration.

M. VIEN: Je comprends. Mais il admet lui-même qu'il n'avait pas l'intention de faire une déclaration; et il ne désire pas en faire une à moins que le comité ne le désire.

L'hon. M. FULLERTON: Permettez-moi d'exposer clairement ma situation, s'il vous plaît.

M. VIEN: Certainement.

L'hon. M. FULLERTON: Quand je me suis rendu devant ce comité pour la première fois, le président du comité m'a informé bien nettement... du moins c'est ce que j'ai compris. Est-ce bien cela?

Le PRÉSIDENT: Bien nettement.

L'hon. M. FULLERTON: Oui... que ce projet de loi n'avait pas été renvoyé à ce comité et que par conséquent nulle question concernant la direction des Chemins de fer Nationaux ne saurait être soulevée devant ce comité. Je ne suis naturellement pas préparé à faire ici une déclaration. Cependant tout ce que je vous demande, c'est de m'accorder un délai de deux ou trois jours pour préparer une déclaration que je suis disposé à faire et qu'il me tarde même de faire.

M. VIEN: Je comprends cette attitude. Je pensais l'avoir exactement exposée. S'il y a une différence entre mes paroles et celles du président, je veux bien qu'on me corrige. Je soutiens cependant que nous ne sommes pas en face d'une demande de la part du président à l'effet de faire une déclaration. On ne nous a pas fait cette demande. Nous avons devant nous une demande de M. Stewart qui veut que le président soit appelé à faire une déclaration. Je suis d'avis qu'elle devrait se borner aux choses mentionnées dans l'ordre de renvoi adressé à ce comité.

Le PRÉSIDENT: En effet.

M. VIEN: C'est-à-dire à l'état financier du Conseil des régisseurs des Chemins de fer Nationaux. Or M. Stewart a mis sur le tapis une déclaration faite à la Chambre des communes par le ministre. Cette déclaration du ministre ne se rapportait pas à l'ordre de renvoi adressé au comité, mais à la question de savoir s'il y a lieu de modifier le système d'administration de notre réseau national.

L'hon. M. STEWART: Monsieur le président, j'ai essayé d'exposer bien clairement que je ne désire aucunement discuter cette question. Cela appartient à la Chambre des communes. C'est seulement sur la partie du discours du ministre relative à l'administration et à l'exploitation du réseau que je désire inviter le président du Conseil de régie à se prononcer.

M. VIEN: Je vais donc répéter ma question. M. Stewart veut-il lire cette question-là?

L'hon. M. STEWART: Certainement, je vais la lire.

M. VIEN: Veut-il lire la partie du discours du ministre dont il s'agit, et cela afin qu'il n'y ait aucun doute là-dessus?

M. BOTHWELL: Avant cette lecture, je veux exposer clairement mon attitude sur cette question. Il ne me semble guère juste de demander au président du Conseil de régie de faire une déclaration en réponse à un discours prononcé par le ministre à la Chambre.

M. VIEN: Je le reconnais.

M. BOTHWELL: Nous constituons un organisme chargé de se renseigner sur des faits et, conformément à l'ordre de renvoi adressé à ce comité, nous devons présenter un rapport à la Chambre sur l'administration des Chemins de fer Nationaux. Nous pouvons analyser l'extrait du hansard qui a été lu et nous pouvons poser certaines questions à ce sujet. On pourra ensuite discuter à la Chambre sur les faits qui ressortiront des réponses faites à ces questions. Il me semble qu'il ne serait pas juste et que ce serait contraire à l'ordre de renvoi, après avoir entendu la lecture d'un discours tiré du hansard, d'engager le président du Conseil de régie à y répondre pour confier ensuite ces choses à la Chambre. Nous sommes censés nous borner à rechercher les faits pour discuter ensuite comme nous l'entendrons sur le parquet de la Chambre.

M. WALSH: Si l'on veut bien permettre à un nouveau membre de ce Comité d'exprimer son opinion, je désire appuyer la thèse de M. Stewart. Le ministre a fait certaines déclarations que je considère nuisibles à l'administration des Chemins de fer Nationaux. L'occasion qui nous est offerte est la seule qui permette à tout membre de la Chambre de connaître officiellement l'opinion du président du Conseil de régie ou celles des autres régisseurs. Quand nous discu-

tous sur le parquet de la Chambre, nous pouvons tous exprimer des opinions contraires à celle exprimée par le ministre des Chemins de fer. Mais voici un autre personnage autorisé dont l'opinion est contraire à celle exprimée par le ministre des Chemins de fer, et c'est ici la seule occasion que nous ayons d'entendre exposer le point de vue des régisseurs et surtout celui de leur président. Personne n'est plus que le président du Conseil de régie en état de répondre aux déclarations faites par le ministre des Chemins de fer. Il me semble que l'intérêt du réseau, aussi bien que du public et des membres du Comité, veut que nous ayons une déclaration du président du Conseil de régie afin de pouvoir nous renseigner et connaître son point de vue. Nous serons alors en état de juger et d'accepter soit la déclaration faite à la Chambre par le ministre ou la déclaration que le président du comité de régie pourra faire devant ce comité. C'est en agissant de cette façon que nous pourrions ensuite discuter d'une façon efficace à la Chambre. Nous ne pouvons le faire dans les conditions actuelles. Nous ne pouvons prendre connaissance de la déclaration faite à la Chambre par le ministre des Chemins de fer, et la contredire tout simplement, ou exprimer notre opinion en sens inverse. Ce seraient les avis opposés de profanes, et nous n'aboutirions à rien. Voici l'autorité. Je crois que nous devrions être en mesure à la Chambre de pouvoir citer non seulement le ministre des Chemins de fer mais aussi le président du Conseil de régie à l'appui de toute déclaration que nous pourrions ou désirerions faire sur le parquet de la Chambre lorsque le bill sera étudié en comité plénier. Je tiens à appuyer le point de vue de M. Stewart—et le député de Winnipeg l'a approuvé en partie—demandant que l'on permette à M. Fullerton de faire une déclaration au Comité. Nous pourrions ensuite lui poser certaines questions précises qui seraient dans l'intérêt du pays et nous aideraient beaucoup à préparer le rapport que nous devons présenter au Parlement en temps voulu, sans doute. Nous ne pouvons préparer ce rapport convenablement à moins d'entendre M. Fullerton. C'est mon attitude, et je l'énonce bien catégoriquement. On devrait prêter quelque attention à la demande de M. Stewart, et ajourner le débat de cette question jusqu'à onze heures demain pour que M. Fullerton puisse préparer une déclaration qu'il ferait à ce Comité.

Le PRÉSIDENT: Je vous rappellerai que toute cette discussion est irrégulière. Souvenez-vous que nous avons eu un ordre spécial de renvoi soumis à ce Comité et que nous ne pouvons nous en écarter. Cette question est pendante; la Chambre en est saisie à l'heure actuelle, et le ministre a prononcé un discours dans le but de présenter le bill spécial. J'ai dit à M. Fullerton que je ne croyais pas que ce Comité ait le droit de discuter le discours du ministre ou le bill étudié par la Chambre dans le moment avant que la Chambre des communes ait décidé si le projet de loi sera examiné en comité général ou renvoyé à ce comité spécial des chemins de fer et de la marine marchande pour étude. Il est de mon devoir de vous dire que vous n'avez, en ce moment, rien à étudier; que vous n'avez pas le droit de discuter la déclaration du ministre ni le bill dont la Chambre est saisie tant que celle-ci n'aura pas décidée de nous soumettre cette mesure législative pour la débattre. Je dois donc décider que jusque là toute cette discussion est irrégulière.

M. BEAUBIEN: Le bill déposé à la Chambre des communes ayant pour objet le changement de l'administration des chemins de fer Nationaux du Canada n'a pas été soumis à ce comité.

M. WALSH: Je pense que toute déclaration faite à la Chambre, lorsqu'elle siège en comité général, devrait être discuté par ce comité si elle a trait à l'administration de chemin de fer.

M. BEAUBIEN: Je me demande de quel droit ce comité peut discuter, ou inviter le Conseil de régie à commenter, soit la déclaration du ministre ou le projet de loi présenté à la Chambre dans le but de modifier l'administration

des Chemins de fer Nationaux du Canada. J'ai dit, avant même que nous eussions entamé ce débat, qu'il était irrégulier, à mon avis, et c'est ce que je crois encore.

L'hon. M. STEWART: Monsieur le président, je désire faire quelques observations avant que vous vous prononciez à ce sujet. Jamais dans le passé, lorsque nous nous sommes enquis des affaires des Chemins de fer Nationaux du Canada, le comité n'a refusé d'entendre le président de cette institution quand il voulait faire une déclaration.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Stewart, cette question ne s'est jamais présentée auparavant.

L'hon. M. STEWART: Voici la situation: je présente certaines questions et le régisseur dit: Je veux bien faire une déclaration si j'ai le loisir de la préparer. Je crois que c'est dans l'intérêt du pays et des Chemins de fer Nationaux du Canada, et il est du devoir du comité d'entendre le président du Conseil de régie, lorsqu'il dit qu'il est prêt à faire une déclaration sur des questions plus ou moins discutables, touchant dans une certaine mesure l'administration des chemins de fer et les résultats obtenus par le Conseil de régie. Le comité ne devrait pas dire que nous ne le permettrons pas et que nous ne l'entendrons point...

Le PRÉSIDENT: Personne n'a dit cela, monsieur Stewart.

L'hon. M. STEWART: C'est ce que je comprends; nous allons empêcher tout cela.

Le PRÉSIDENT: Rien à faire.

L'hon. M. STEWART: C'est contraire à tous les usages et à l'esprit de toutes les anciennes enquêtes relatives aux Chemins de fer Nationaux du Canada. Il est dans l'intérêt de ces chemins de fer et du pays que l'on n'adopte pas cette ligne de conduite.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous poser une question?

L'hon. M. STEWART: Oui, monsieur le président. Et je veux mettre fin à cette affaire en proposant que le président soit prié de préparer un exposé de l'attitude du Conseil de régie touchant les questions en litige, et que cet exposé soit soumis au comité.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous faire observer, monsieur Stewart, que vous semblez avoir oublié l'un des points principaux, savoir que la Chambre est encore saisie du bill.

L'hon. M. STEWART: Exactement.

Le PRÉSIDENT: Il n'a pas été décidé que le projet de loi ne sera pas renvoyé au comité. Si la Chambre des communes est d'avis de soumettre le bill à ce comité au lieu de l'étudier en comité général, nous pourrions alors examiner les points que vous soulevez maintenant.

L'hon. M. STEWART: Monsieur le président, vous perdez de vue, je le crains, l'attitude que j'ai assumée dès le début. Je ne propose nullement de discuter ce bill ou ses dispositions. Je veux être bien compris. Je ne demande pas que le projet de loi soit renvoyé à ce comité afin que nous en débattions les dispositions, et je ne désire aucunement le discuter. Je demande simplement d'examiner la déclaration du ministre touchant l'administration des chemins de fer.

M. BEAUBIEN: Le ministre ne fait pas le sujet d'une enquête ici, monsieur le président.

L'hon. M. STEWART: Je ne fais pas la moindre enquête sur son compte. Le ministre a le droit de déclarer ce qu'il veut à la Chambre, et je dis très respectueusement que le Conseil de régie, par la voix de son président devrait être

invité et autorisé à faire une déclaration sur son administration, qui est fort censurée et le met, jusqu'à un certain point, en mauvaise posture. Chacun des régisseurs devrait avoir l'occasion de s'expliquer, s'il le désire. Si le comité s'y oppose, et ne permet pas, comme on le suggère, que nous entendions cette déclaration, il manquera à son devoir, et nous agirons autrement que par le passé.

L'hon. M. HOWE: Je dirai, monsieur Stewart, que les régisseurs ont déjà présenté deux rapports annuels. Personne ne les empêche de déclarer ce qu'ils veulent, en tout temps et n'importe où. Pourquoi insister qu'ils parlent devant ce comité auquel ce bill n'a pas été soumis? Ils peuvent faire une déclaration dans la presse s'ils le désirent.

L'hon. M. STEWART: C'est ici l'endroit voulu pour discuter les questions concernant les Chemins de fer Nationaux du Canada, et non pas dans les journaux. C'est ce comité qui doit s'enquérir.

Le PRÉSIDENT: Quand il a déposé le bill le ministre des Chemins de fer a lu sa déclaration, et elle se rapportait absolument au bill. Je considère que ses observations à la Chambre des communes ont été faites à la séance même durant laquelle ce projet de loi a été présenté et discuté. Et je prétends—je puis me tromper, mais je m'en remets au comité—que la déclaration du ministre n'a pas été plus soumise que le bill même à ce comité pour discussion.

Quelques MEMBRES: Très bien! très bien!

L'hon. M. STEWART: Permettez-moi d'expliquer clairement mon attitude: je ne discute pas le bill.

Le PRÉSIDENT: Mais vous discutez le dépôt de cette mesure législative.

L'hon. M. STEWART: Non. J'examine une déclaration du ministre à la Chambre des communes relativement à l'administration des Chemins de fer Nationaux du Canada. Je ne parle pas de l'opportunité du bill, du droit du Gouvernement de le changer. Il est parfaitement autorisé à le modifier, s'il croit qu'un Bureau de directeurs ou d'administrateurs, ou quel que soit leur nom vaut mieux qu'un Conseil de régie. Il n'est nullement obligé de soumettre cette question à notre comité. Cela regarde sa politique. Mais il s'agit ici d'une déclaration relative à l'administration des chemins de fer, à la conduite et aux opinions de ces régisseurs. Et il n'est que juste de permettre au président—la suggestion est excellente—de préparer la déclaration qu'il tient à faire. Je n'insiste pas qu'il la fasse, mais il est simplement raisonnable qu'il ait l'occasion de s'expliquer personnellement et au nom de ses collègues. Et nous devons leur permettre d'exposer nettement leur position. Ils doivent le faire pour se rendre justice à eux-mêmes, ainsi que par égard pour le comité, les Chemins de fer Nationaux du Canada, le Parlement et le public.

M. HEAPS: Monsieur le président; si nous lisons la déclaration du ministre, nous constaterons, je crois, qu'elle place le Conseil de régie dans une situation quelque peu délicate. Sauf erreur, au début de la séance le ministre a dit qu'il ne s'opposait pas à ce que le Conseil de régie fasse une déclaration s'il le désirait. Bien que je la juge désirable, je ne pense pas qu'elle doive être autorisée par une résolution de ce comité. Il devrait être entendu que si le président des régisseurs désire faire une déclaration à ce comité, nous devrions le lui permettre. En même temps, je ne veux pas qu'aucun régisseur cherche noise personnellement au ministre à ce sujet. Il ne faut pas que cette déclaration ait pour objet même de répondre à certaines des questions posées par M. Stewart. Après tout, quelques-uns peuvent croire que je suis loin d'être un membre brillant du Parlement et ils ont peut-être raison.

Des Voix: Non, non.

M. HEAPS: Cependant, je suggère que nous fournissions à M. Fullerton l'occasion de faire une déclaration s'il le désire. C'est ce qu'il pourrait faire demain matin, et, dans l'intervalle, M. Stewart pourrait retirer sa motion.

L'hon. M. STEWART: Je suis satisfait. C'est tout ce que je veux.

M. BOTHWELL: Je désire faire observer au comité que le rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada contient un rapport du Conseil de régie d'environ douze pages et demie, et que nous l'avons examiné en comité. Eu égard à ce rapport, je pourrais dire que la déclaration du ministre était erronée. Je pourrais citer certaines assertions au sujet des mesures de coopération que l'on a prises, et quelques autres touchant la fusion des services du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, et les opposer aux observations du ministre à la Chambre, en me plaçant à ce point de vue. Il me semble que le Conseil de régie a déjà soumis son rapport, tout autant que le ministre a fait sa déclaration à la Chambre. Le comité devrait se borner à poser des questions déterminées provenant de cette déclaration du ministre.

Le PRÉSIDENT: C'est tout, je crois.

L'hon. M. STEWART: En réponse à cela, je dirai que le rapport a été présenté à ce comité avant que le ministre eût prononcé son discours à la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Voilà comment vous détruisez votre propre argument, monsieur Stewart. L'ordre de renvoi de ce comité a été préparé longtemps avant le discours du ministre à la Chambre, de sorte que ce comité ne peut le discuter avant que la Chambre décide de nous soumettre le bill. Si elle fait cela, nous serons alors amplement autorisés à le discuter.

M. HEAPS: Monsieur le président, si le président des régisseurs fait une déclaration ici, demain matin, disons, nous ne suggérons pas quelle en sera la teneur. Nous ne devrions pas le faire, je crois. Il sera guidé par son bon jugement. Personne ne prétend qu'il devra répondre au discours prononcé par le ministre sur le parquet de la Chambre. Si je comprends bien, M. Fullerton se trouve dans une telle position que nous devons en conclure qu'il n'exercera pas longtemps ses fonctions. Je pense que quiconque serait dans cette situation aurait le droit de s'expliquer ici. Autre question: Supposons que le comité assume une attitude telle, ce matin, que le président des régisseurs ne puisse faire de déclaration, que devra-t-on en déduire?

Le PRÉSIDENT: A mon avis, nous n'avons pas le pouvoir de le lui permettre.

M. HEAPS: Sommes-nous autorisés à lui refuser cette occasion ?

Le PRÉSIDENT: Non, non, il n'est pas question de cela.

M. HEAPS: Je ne pense pas qu'aucun membre du comité ait le moindre désir de priver M. Fullerton de l'occasion de faire une déclaration au comité s'il le veut.

M. MAYBANK: Sauf erreur, la proposition soumise au comité n'émane point du président du Conseil de régie mais de M. Stewart. Le président des régisseurs dit qu'il n'est pas venu ici avec l'intention de faire une déclaration, et, apparemment, il n'en a pas témoigné le désir. Il me semble que, d'après ce qui s'est passé dans ce comité, nous ne pouvons empêcher personne, et certainement pas le président du Conseil de régie, d'être entendu. S'il tient à faire une déclaration en réponse, dirai-je aux accusations—je présume qu'elle est basée sur cette conclusion—il est inutile de discuter davantage, et les observations de M. Stewart en ce sens ne sont guère nécessaires.

Il est inutile que M. Stewart cherche à prendre la défense du président du Conseil de régie. Mais, à en juger par la méthode qu'il a adoptée ici ce matin, il déchaînera, je crois, un torrent de discours, des accusations et des contre-accusations. C'est ce qui arriverait, ni plus ni moins. Si le président des régisseurs désire faire une déclaration, nous serons peut-être dans une position différente, mais en ce moment M. Stewart relève un discours du ministre qui sera

étudié à la Chambre non seulement dans sa teneur générale, mais en détail en comité plénier, où il donnera lieu, sans doute, à une discussion considérable, et M. Stewart veut ressasser ce discours ici. Si nous le laissons faire, nous entendrons des discours enflammés durant une quinzaine de jours, et nous en serons encore au même point. Le président des régisseurs est libre de faire une déclaration en n'importe quel temps, en la soumettant au comité, qui pourra la déposer sur le bureau.

Le PRÉSIDENT: Supposons que nous demandions au président et à chacun des membres du Conseil de régie de faire une déclaration écrite qui serait soumise d'avance au président de ce comité puis discutée ici mardi prochain.

M. McLARTY: S'ils le désirent.

Le PRÉSIDENT: S'ils désirent le faire. Et je tiens à vous rappeler que le ministre n'a pas mentionné le nom du président du Conseil de régie dans son discours. Les régisseurs ont été mentionnés. Nous devrions entendre les trois régisseurs.

M. HEAPS: Pourquoi un retard d'une semaine?

Le PRÉSIDENT: Pour leur permettre de préparer leur propre déclaration; afin que nous en prenions connaissance d'avance et que le ministre puisse y répondre.

M. HEAPS: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ce n'est que convenable.

M. VIEN: Je demanderais que personne ne soit invité à faire, ou ne puisse faire une déclaration étrangère aux questions relatives à notre enquête. Par conséquent, les régisseurs devraient ne pas s'occuper de questions dont le Comité n'a pas été saisi mais se limiter à celles que mentionne notre ordre de renvoi.

Le PRÉSIDENT: Si nous sommes restreints par notre ordre de renvoi nous n'avons pas le pouvoir de leur demander de faire une déclaration.

M. VIEN: Je vous dirai respectueusement, monsieur le président, que nous avons absolument le droit de demander ou de permettre à un membre quelconque de parler sur n'importe quel sujet qui n'est pas dans notre ordre de renvoi.

M. LABELLE: Allons-nous parler sur les questions soumises au Comité? Dans l'affirmative, je ne vois pas—à moins que mon président ne diffère d'avis avec moi—que nous puissions faire d'autres commentaires que ceux que contiennent les rapports présentés par nous au Parlement. J'aimerais savoir nettement ce que vous attendez de nous.

M. VIEN: Nous ne pouvons demander à aucun témoin de venir ici et de parler sur des questions qui ne sont pas dans l'ordre de renvoi. Monsieur le président, si quelqu'un faisait une déclaration touchant n'importe quel sujet étranger à notre ordre de renvoi, un membre pourrait invoquer le règlement et dire que cette question ne se rapporte pas à l'ordre de renvoi. Je ferai donc observer que toute déclaration doit concerner l'ordre de renvoi exclusivement, ou, si c'est nécessaire, les rapports déjà étudiés par le Comité.

L'hon. M. FULLERTON: Que le Comité me permette de lui dire qu'en ce qui regarde ma déclaration je ne ferai nullement allusion au discours de M. Howe. Je ne le mentionnerai point. Mais, si j'en ai l'occasion, je me propose de traiter de l'administration des Chemins de fer Nationaux du Canada depuis que j'en suis le président—l'administration financière, la coopération, et le reste. Voilà ce dont j'ai l'intention de parler. Je ne veux pas me quereller avec le ministre. Ce ne serait pas dans l'intérêt de nos chemins de fer. Tout cela va leur nuire; c'est inévitable, et le moins il en sera question le mieux ce sera. Mais je voudrais être entendu par quelque comité, peu m'importe que ce soit celui-ci ou un autre. Je crois avoir droit de répondre aux accusations portées contre moi au sujet de mon administration des Chemins de fer Nationaux du Canada. Ce n'est que justice à mon égard.

L'hon. M. STEWART: Monsieur le président, je tiens à répéter que j'ai voulu éviter tout conflit entre le ministre et le président du Conseil de régie. J'ai dit que ce n'était pas dans l'intérêt des Chemins de fer Nationaux. Ces sortes de choses se sont produites trop souvent dans le passé, et, pour cette raison, j'étais sûr que le président des régisseurs devait faire une déclaration, et c'est ce qu'il désire.

M. HEAPS: Je pense que les observations de M. Fullerton devraient tout expliquer, et nous devrions nous en tenir là. M. Stewart pourrait peut-être retirer sa motion.

Le PRÉSIDENT: Alors, messieurs, vous proposez une nouvelle manière de procéder. Vous comprenez cela, je crois.

L'hon. M. STEWART: Non, nous ne faisons pas de proposition.

Le PRÉSIDENT: Vous procédez autrement, voilà tout.

L'hon. M. STEWART: Non. Est-ce qu'on n'a jamais invité sir Henry Thornton, ou un administrateur ou un régisseur à faire des déclarations?

Le PRÉSIDENT: A la première séance du Comité, j'ai d'abord demandé à M. Fullerton s'il avait quelque commentaire personnel à faire sur le rapport même, et il a répondu: "Non, mon rapport est là". Et ce rapport était si complet qu'on ne pouvait demander de meilleure explication. Vous créez maintenant un nouvel ordre de renvoi. C'est indiscutable. C'est un précédent remarquable.

M. WALSH: M. Fullerton a changé d'idée, évidemment.

M. BOTHWELL: Je pense que M. Fullerton va élaborer le rapport du Conseil de régie touchant l'administration des chemins de fer sous sa juridiction.

L'hon. M. FULLERTON: Exactement.

M. BOTHWELL: Et je crois que le comité devrait accepter un rapport de cette nature.

Le PRÉSIDENT: Je ne m'y oppose pas. Est-il entendu que les trois régisseurs, s'ils le désirent, pourront soumettre un rapport écrit mardi matin? Ils seront ici pour soumettre un rapport aux membres du comité. Je veux qu'il soit envoyé d'avance directement au ministre. Il a le droit, je crois, de le recevoir par écrit, parce qu'après qu'il aura été présenté au Comité il n'est que juste que le ministre soit en mesure de répondre aux déclarations, s'il le désire.

M. WALSH: Ne pensez-vous pas qu'il devrait être soumis au ministre des Chemins de fer mais aussi à M. Stewart, qui est désireux d'en connaître la nature?

Le PRÉSIDENT: Je n'y vois aucune objection.

M. WALSH: Ce n'est que juste.

Le PRÉSIDENT: Je crois que tous les membres du comité devraient en avoir une copie.

M. KINLEY: En ce qui concerne le nouveau rapport de M. Fullerton et des autres régisseurs, ce ne sera qu'une amplification de leur rapport annuel. Nous perdons notre temps à discuter. Le sort en est jeté. Le ministre et le Gouvernement ont décidé que, dans la situation actuelle, des Chemins de fer Nationaux du Canada, ils veulent un nouveau régime...

M. WALSH: Notre Comité ne s'enquiert pas de cela.

M. KINLEY: Voilà le point. Il a demandé la démission des régisseurs.

M. WALSH: Vous vous écarterez de la question.

Le PRÉSIDENT: Nous nous en sommes éloignés depuis une heure.

M. KINLEY: Voici la situation: Le Gouvernement veut une nouvelle administration et la démission des régisseurs, laquelle, évidemment, n'a pas été facile à obtenir. Et nous perdons notre temps en essayant de justifier les régisseurs,

car le ministre a dit que, selon lui, cet état de choses existe. Ce n'est qu'une opinion, après tout, celle que n'importe quel homme d'affaires exprimerait touchant une situation à laquelle il faut remédier.

M. VIEN: Mais c'est une question de politique qui ne relève pas de notre ordre de renvoi.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il que le président et les membres du Conseil de régie préparent un rapport écrit?

M. HEAPS: S'ils le veulent.

Le PRÉSIDENT: S'ils le veulent, naturellement—pour être soumis d'avance au ministre des Chemins de fer, au président et aux membres du Comité.

Des VOIX: Non, non.

Le PRÉSIDENT: Oui. C'est une nouvelle manière de procéder. Vous devriez faire vos propres règlements.

M. BEAUBIEN: Avant que le Comité prenne une décision, je proteste contre cette façon de procéder, car je la crois absolument irrégulière.

Le PRÉSIDENT: C'est mon avis. Mais tel semble être le sentiment unanime, et le ministre paraît ne pas différer d'opinion.

M. BOTHWELL: Je crois que le rapport ne devrait être soumis d'abord qu'au président du Comité, au ministre des Chemins de fer et à M. Stewart.

M. HANSON: Pourquoi à M. Stewart de préférence à n'importe qui?

M. BOTHWELL: Il ne devrait pas être distribué parmi les membres du Comité avant que nous nous réunissions ici pour entendre les commentaires du ministre ou de tout autre. Si tous les membres du Comité en ont une copie, la presse le publiera avant qu'il y soit répondu.

Le PRÉSIDENT: Alors je vais éliminer tous les membres du Comité et M. Stewart.

L'hon. M. STEWART: Parfaitement.

Le PRÉSIDENT: Et le rapport sera soumis directement par écrit au ministre, et nous nous réunirons de nouveau mardi.

M. McLARTY: Pourquoi s'opposer à ce que chaque membre du comité reçoive le rapport?

M. VIEN: Je suis d'avis que le rapport soit soumis au président afin qu'il décide s'il est régulier et conforme à l'ordre de renvoi, car nous aurons à discuter la même question de règlement, soulevée par le président ou n'importe quel membre, si ces rapports s'écartent le moins de notre ordre de renvoi. Nous devrions donc prier le président de décider si ce rapport est régulier.

Le PRÉSIDENT: Je ne m'oppose nullement à ce que le rapport soit envoyé au président, pourvu que le Comité me permette de le montrer au ministre.

L'hon. M. STEWART: Certainement.

M. VIEN: Il devrait être envoyé au ministre, puis au président du Comité.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que j'ai suggéré. Est-ce adopté?

Adopté.

L'hon. M. STEWART: Je retire ma motion. Je suppose que c'est au Comité et non au président qu'il appartient de se prononcer sur la régularité du rapport. Ce n'est pas le président qui doit décider cela.

Le PRÉSIDENT: Le président assumera le moins de responsabilité possible.

L'hon. M. STEWART: Sans entrer dans des détails, je prierai le président des régisseurs de prêter quelque attention à la page 2317 du *hansard*—le discours de M. Howe.

Des VOIX: Non, non.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas juste.

M. HEAPS: Invoquant le règlement, monsieur le président, j'ai déjà appuyé M. Stewart, mais je ne crois pas raisonnable maintenant de suggérer quoi que ce soit.

Le PRÉSIDENT: Je suis de votre avis, et je suis sûr que M. Stewart m'approuvera.

L'hon. M. STEWART: On a porté des accusations très graves.

Le PRÉSIDENT: Le président du Conseil de régie les lira dans le hansard.

L'hon. M. STEWART: C'est ce que je voulais dire. Je n'avais pas l'intention de les lire. J'ai simplement dit que le président du Conseil de régie devrait y consacrer quelque attention.

Le PRÉSIDENT: Le comité s'est prononcé, et je crois que nous devrions accepter sa décision. Il est une autre question que j'aimerais aborder ici...

L'hon. M. STEWART: S'il y a quelque correspondance au sujet de la démission du Conseil de régie, je désirerais qu'elle soit produite.

Le PRÉSIDENT: C'est tout autre chose. Je ne pense pas qu'elle s'y rapporte le moins. Je désire faire observer qu'en examinant les crédits des Chemins de fer Nationaux du Canada nous avons omis de mentionner spécifiquement au Comité les trois postes contenus dans le budget principal—les postes 84, 85 et 86. Je les ai mentionnés lorsque nous avons étudié les crédits, mais nous n'avons pas fait rapport de notre décision.

M. VIEN: Je propose que nous les adoptions et en fassions rapport.

(Adopté.)

Le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 2 juin 1936, à onze heures de l'avant-midi.

SESSION DE 1936
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

Possédés, exploités et régis par l'État

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES
(Y compris le troisième et dernier rapport)

Fascicule N° 7

SÉANCE DU MARDI 2 JUIN 1936

TÉMOINS:

L'hon. C. P. Fullerton, président du Conseil de régie des Chemins de fer
Nationaux du Canada.

M. J.-E. Labelle, C.R., régisseur des Chemins de fer Nationaux du Canada.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE. O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1937

RAPPORTS À LA CHAMBRE

(TROISIÈME ET DERNIER RAPPORT)

Le mercredi, 3 juin 1936.

Le Comité permanent des Chemins de fer et de la Marine Marchande, possédés, exploités et régis par l'Etat, demande à déposer son

TROISIÈME ET DERNIER RAPPORT

Votre Comité, constitué par un ordre de renvoi en date du 6 avril 1936, pour étudier les comptes et les crédits des Chemins de fer Nationaux du Canada et de la Marine marchande de l'Etat a tenu neuf séances et il a entendu les témoins suivants:

L'honorable C. P. Fullerton, président du Comité de régie des Chemins de fer Nationaux du Canada.

M. J.-E. Labelle, C.R., Régisseur des Chemins de fer Nationaux du Canada;

M. F. K. Morrow, Régisseur des Chemins de fer Nationaux du Canada;

M. S. J. Hungerford, Président des Chemins de fer Nationaux du Canada;

M. R. C. Vaughan, Vice-président, Service des achats et magasins des Chemins de fer Nationaux du Canada;

M. S. W. Fairweather, Directeur du Bureau technique des Chemins de fer Nationaux du Canada;

M. T. H. Cooper, Vérificateur des comptes généraux des Chemins de fer Nationaux du Canada;

M. B. J. Roberts, Sous-ministre adjoint des Finances.

Votre Comité a étudié le crédit no 286 du Budget supplémentaire des dépenses pour l'année financière close le 31 mars 1936, le déficit en espèces des Chemins de fer Nationaux du Canada, au montant de \$47,421,464.80, ainsi que les crédits énumérés ci-après du Budget supplémentaire des dépenses spéciales pour l'année financière se terminant le 31 mars 1937, à savoir: le crédit no 426: \$39,900,000, à être appliqué par la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada au paiement des déficits de revenus nets subis au cours de l'année civile 1936; le crédit no 427: \$1,109,400 pour prêts et placements; le crédit no 428: \$5,303,000 pour acquitter les engagements contractés sous l'empire de l'article 9 de la loi de 1935 pour la construction d'ouvrages publics supplémentaires.

Ces divers crédits ont été approuvés et ont fait l'objet d'un rapport, en date du 30 avril 1936. Le Comité a, en outre, fait rapport sur deux crédits de \$2,500,000 et \$7,459,000, respectivement, du budget des Chemins de fer Nationaux du Canada, pour l'année civile 1936, et représentant les dépenses afférentes au capital et les remboursements de dettes auxquels il sera pourvu par un emprunt consenti à la compagnie du chemin de fer National-Canadien, et prévu par une résolution inscrite au feuillet de la Chambre des communes au nom du ministre des Finances.

Votre Comité a aussi approuvé les crédits suivants pour l'année financière se terminant le 31 mars 1937:

Crédits nos 84 et 85: loi des taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes: \$800,000 et \$1,740,000, respectivement.

Crédit no 86: Déficit de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*: \$370,000.

En ce qui a trait au crédit réservé au déficit prévu pour l'année civile 1936, au montant de \$39,900,000, il convient de noter qu'on a substitué l'inclusion de ce montant dans le budget des dépenses à la pratique suivie jusqu'alors par laquelle le ministre des Finances, en vertu des dispositions législatives, avait la faculté de consentir des avances, de temps à autre, selon que le besoin s'en faisait sentir.

Votre Comité approuve ce changement qui a pour résultat de soumettre le montant au Parlement sous forme de crédits déterminés, de la même façon que pour les autres entreprises de l'Etat.

Votre Comité a étudié la situation financière des Chemins de fer Nationaux du Canada en interrogeant les régisseurs et les hauts fonctionnaires susnommés sur les états détaillés énumérés ci-après:

1. Rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1935.
2. Rapports annuels de la Marine Marchande du Gouvernement canadien, Limitée et la *Canadian National (West Indies) Steamships, Ltd.*, pour 1935.
3. Sommaire des exigences financières prévues en 1935, comparativement aux exigences véritables.
4. Analyse des résultats de l'exploitation en 1935.
5. Budget pour 1936.
6. Rapport des vérificateurs sur les comptes des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année close le 31 décembre 1935.
7. Mémoire sur l'établissement des pertes par dépréciation.
8. Problème particulier des retraits de matériel par suite de la crise et de la concurrence par la route.

L'examen du budget des dépenses des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1936 révèle que les recettes d'exploitation sont estimées à \$190,000,000 et les frais d'exploitation à \$172,500,000. Les dépenses diverses imputables sur les recettes d'exploitation, y compris l'intérêt sur la dette à long terme due au public, se chiffrent à \$61,300,000 et indiquent un déficit prévu de \$43,800,000 sur l'exploitation durant l'année. Ce chiffre, cependant, comprend les crédits suivants qui ne sont pas exigés en espèces: Réserve pour dépréciation: \$450,000; amortissement de l'escompte sur la dette fondée: \$1,027,000; Perte sur retrait de matériel: \$2,423,000, formant un total de \$3,900,000 et réduisant le montant des exigences en espèces prévu sur le compte de déficit de \$39,900,000.

En ce qui concerne la Marine marchande de l'Etat, il a été porté à la connaissance de votre Comité que la vente de sa flotte à d'autres intérêts était presque complétée. On estime que le maintien de ce Service par les Chemins de fer eût exigé une nouvelle dépense immédiate d'environ \$6,000,000. Votre Comité a reçu l'assurance que le nouvel arrangement qui doit être conclu au sujet de l'exploitation du Service avec l'Australie sauvegardera pleinement les intérêts du Canada.

Eu égard à la vente de la Marine marchande on a dû, en étudiant le rapport annuel et le budget des dépenses de la *Canadian National Steamships*, modifier un crédit de \$199,450 prévu comme exigences totales, et le remplacer par un montant de \$399,450, laissant ainsi de côté le revenu d'exploitation de la Marine marchande du Gouvernement canadien qui avait été estimé à \$200,000.

Au cours de ses délibérations, votre Comité a discuté la question de la réorganisation et l'opportunité de la réduction du capital des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Les dépositions des régisseurs ont révélé qu'on avait poussé l'étude de cette question au cours de l'année et qu'on était d'avis que ce projet ressortissait à l'initiative ministérielle plutôt qu'à la compétence du Comité de régie.

Votre Comité est convaincu qu'on pourrait opérer certains ajustements qui auraient leur répercussion sur le bilan. Etant donné, cependant, la déclaration du ministre des Chemins de fer à l'effet que cette question était présentement à l'étude et que le Comité pouvait s'attendre qu'elle lui serait déférée sous forme de propositions concrètes à la prochaine session du Parlement, votre Comité s'abstient pour le présent de formuler une recommandation quelconque.

Copie des travaux du Comité, ainsi que des témoignages est annexée au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,
EUGÈNE FISET.

PROCÈS-VERBAUX

Le MARDI, 2 juin 1936.

Le Comité permanent des Chemins de fer et de la Marine marchande, possédés, exploités et régis par l'Etat, se réunit à onze heures, sous la présidence de sir Eugène Fiset, président.

Membres présents: MM. Beaubien, Beaubier, Bothwell, Elliott (*Kindersley*), Ferland, Gray, Hanson, Heaps, Howe, Kinley, McLarty, Maybank, Parent (*Québec-ouest et sud*), Stewart, Walsh, Young.

Assistent à la séance: L'hon. C. P. Fullerton, président du Comité de régie des Chemins de fer Nationaux du Canada; M. J.-E. Labelle, C.R., régisseur des Chemins de fer Nationaux du Canada; M. V. I. Smart, sous-ministre, et M. G. W. Yates, sous-ministre adjoint et secrétaire du ministère des Chemins de fer et des Canaux.

M. Fullerton lit un rapport sur l'administration des Chemins de fer Nationaux du Canada depuis la nomination du Comité de régie.

M. Labelle fait une brève déclaration.

Le président dit que M. Morrow lui a annoncé qu'il n'avait rien à ajouter au texte du rapport annuel des régisseurs.

Le ministre des Chemins de fer et des Canaux, l'honorable M. Howe, fait ensuite une déclaration.

M. Fullerton est de nouveau brièvement interrogé sur le rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada, et le président le remercie de sa présence au comité.

Le témoin se retire.

Puis le Comité lève la séance pour la reprendre quelques minutes plus tard à huis clos.

Des copies d'un projet de rapport ayant été soumises aux membres du Comité, ledit rapport est examiné et modifié.

A la demande de M. Young, le Comité

Décide: d'approuver le rapport, ainsi modifié, et d'autoriser le président à le soumettre à la Chambre.

Le Comité, ayant étudié davantage le message que sir E. W. Beatty lui a présenté à sa séance antérieure, il est entendu que ce message sera imprimé comme annexe aux délibérations de ce jour avec les commentaires de M. Fairweather à ce sujet.

Le Comité s'ajourne sans fixer de jour.

Le secrétaire du Comité,
R. ARSENAULT.

TÉMOIGNAGES

SALLE 268,

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le 2 juin 1936.

Le Comité permanent des Chemins de fer et de la Marine marchande se réunit à onze heures, sous la présidence de sir Eugène Fiset, président.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs. Conformément au désir exprimé par le Comité, la semaine dernière, le juge Fullerton a préparé un rapport. Il en a envoyé une copie au ministre et à moi-même. Nous devons, pour ainsi dire, examiner ce rapport, auquel je ne m'oppose nullement. Je prierai, du consentement unanime du Comité, le juge Fullerton de vouloir bien lire son rapport en entier.

(Adopté.)

L'hon. M. FULLERTON: Au président et aux membres du Comité permanent des Chemins de fer et de la Marine marchande: Je désire exprimer au Comité mon appréciation de l'occasion qui m'est offerte de faire une déclaration touchant le travail du Comité de régie et ce que nous avons pu accomplir. Le Comité de régie apprécie sincèrement, en outre, la manière équitable dont il a été traité par le public et la presse.

En ce qui me concerne, on comprendra, je crois, que je suis placé dans une position très difficile. Je ne suis pas un agent libre, mais l'un des régisseurs d'une grande propriété nationale. Il ne convient pas, à mon sens, que je cherche, par des paroles ou des actes non absolument nécessaires, à me justifier aux dépens d'hommes d'Etat ou de particuliers qui ont incontestablement le droit d'examiner et de discuter la conduite du Comité de régie et les affaires de nos chemins de fer. Cependant, depuis ma nomination à la présidence du Comité de régie, j'ai été souvent bien tenté de réfuter ce que je croyais des critiques injustes et des déclarations non motivées avec la même publicité donnée à ces accusations. Mais, après réflexion, j'ai pensé qu'une controverse publique ne tendrait qu'à empirer une situation déjà assez difficile et que ces critiques et ces assertions étant basées sur des opinions et un intérêt personnels, on ne les modifierait pas, alors qu'étant fondées sur des malentendus ou l'inexactitude, on aurait une réponse complète en considérant les faits réels. De plus, je ne conçois pas d'effet plus troublant sur les administrateurs des chemins de fer qu'une discussion publique visant ce service. Quelle que soit la satisfaction que l'on puisse retirer de ces discussions, elles ne peuvent en définitive profiter au réseau dont j'ai été nommé président. Il est donc de mon devoir, à mon avis, tant que j'exercerai ces fonctions, de subordonner toute question de simple importance personnelle aux intérêts des Chemins de fer Nationaux du Canada, et dans la discussion des affaires de chemins de fer d'éviter autant que possible d'accentuer les divergences d'opinions actuelles.

Mes observations doivent donc être strictement restreintes. Je ne prétends pas que nous avons été infaillibles, ou même que le succès qui a couronné nos efforts a atteint le véritable but de nos espérances. Il y a encore beaucoup à faire. Nous ne voulons pas non plus échapper aux critiques et aux enquêtes, mais les critiques devraient, je crois, être basées uniquement sur les faits. Les Chemins de fer Nationaux du Canada sont administrés aujourd'hui ouvertement. Certaines entreprises du Canada sont peut-être aussi connues du public, mais, sûrement, aucune autre ne l'est davantage. Par conséquent, nul citoyen du pays ne peut se tromper sur aucun des faits en particulier. En général, les faits relatifs à l'ad-

ministration de cette propriété par le Conseil de régie sont compris dans les rapports annuels soumis au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Chemins de fer, alors que le Comité créé pour examiner ces rapports a eu toutes les explications concernant les questions douteuses. Depuis deux ans, ces rapports montrent, avec des chiffres incontestables, la véritable situation de nos chemins de fer et leur exploitation durant cette période, et je ne demande pas mieux que de comparer l'efficacité de leur administration durant ces deux années avec l'histoire au cours de n'importe quelle période de deux années antérieures.

La loi du Parlement en vertu de laquelle les régisseurs ont été nommés est basée sur le rapport Duff. Voici les quatre conclusions vitales de ce rapport :

1. Que " L'administration des affaires du National a subi dans le passé une pression politique et publique." (Voir le paragraphe 142 du rapport.)
2. Que " Dans les circonstances, les fonctions des administrateurs ont revêtu, dans la pratique, un caractère consultatif. Il semble qu'ils approuvaient officiellement, en général, les programmes de dépenses qu'ils croyaient relever surtout du président et du gouvernement." (Voir le paragraphe 145 du rapport.)
3. Que " Les méthodes administratives du réseau ont été caractérisées par l'extravagance. Il lui a manqué le rigoureux contrôle des dépenses exorbitantes, inhérent aux sociétés privées par suite de leurs ressources financières limitées." (Voir paragraphe 33 du rapport.)
4. Que " L'administration du réseau a dépensé librement et favorisé les projets d'expansion et d'extension d'une manière incompatible avec la prudence administrative." (Voir le paragraphe 34 du rapport.)

Tels sont les défauts fondamentaux que la Commission Duff croyait pouvoir être corrigés par une administration de régisseurs. Je tiens à dire le plus énergiquement possible que nous avons tenté tous les efforts pour réaliser les espérances de la Commission, et j'ajouterai, non sans fierté que, eu égard au peu de temps qui s'est écoulé jusqu'à ce jour, nous avons remporté un succès notable. Je n'ai jamais entendu insinuer même que le comité des régisseurs se soit le moins légèrement laissé influencer, en aucun temps, par des considérations politiques quelconques. Le Conseil de régie s'est toujours conduit, ou a toujours essayé de se conduire, comme un groupe d'hommes d'affaires chargés de lourdes responsabilités.

Lorsque nous sommes entrés en fonctions, la dépression sévissait depuis quelques années, et déjà on avait fait de grandes économies nécessaires, mais, en dépit de difficultés évidentes, les régisseurs ont accentué ces économies, et aujourd'hui, en tenant compte de tous les facteurs atteignant les chemins de fer, je suis convaincu que le réseau est exploité plus économiquement et avec plus d'efficacité, qu'il est mieux outillé, du point de vue des profits en perspective, pour faire face à l'expansion des affaires, que jamais auparavant. C'est ce que prouvent les rapports publiés de la compagnie.

En examinant les résultats des chemins de fer durant l'administration des régisseurs, il ne faut pas oublier que, depuis quelques années, les compagnies de chemin de fer en général ont grandement souffert de la dépression. La concurrence des nouveaux modes de transport, récemment améliorés, leur a tout particulièrement nuï. Pour s'en rendre compte il n'y a qu'à jeter un regard sur la situation des compagnies de chemin de fer aux États-Unis et dans d'autres pays. Si l'on songe à cela, de même qu'à l'histoire des Chemins de fer Nationaux du Canada, et au fait qu'une grande partie de leurs voies n'ont pas été construites dans un but de profits mais pour de grandes fins nationales, il devient évident que l'on peut facilement compter sur une exploitation trop favorable de ce vaste réseau.

Les régisseurs ont été chargés de l'administration de nos chemins de fer depuis le 1er janvier 1934. Les résultats financiers de 1934 et 1935 sont contenus dans les rapports des régisseurs soumis au Parlement. Comparons les résultats

de ces années avec ceux de 1933 afin de savoir ce que l'on a accompli. Les états publiés montrent qu'en 1934 et 1935 les revenus bruts se sont chiffrés à \$20,523,-759 en moyenne de plus qu'en 1933. Ils indiquent de plus que le déficit en argent de 1934 a été de \$10,547,488 de moins que celui de 1933, et que celui de 1935 a été de \$11,533,924 de moins qu'en 1933, soit une réduction moyenne de \$11,040,-706, ce qui égale 54 p. 100 de l'augmentation du revenu brut. Nous considérons que ce sont là des résultats très satisfaisants dans les circonstances difficiles qui ont existé. Durant les deux années réunies la réduction du montant que le Gouvernement devait trouver pour faire face au déficit de chemins de fer s'élevait à \$22,081,412.

On a fait des observations très récemment sur l'efficacité de l'organisation des Chemins de fer Nationaux du Canada, et je me propose de mettre en regard les résultats obtenus par ces derniers et le Pacifique-Canadien, de même que par les chemins de fer de première classe aux Etats-Unis. En faisant ce rapprochement, je veux qu'il soit bien compris que, ni directement ni indirectement, je reproche quoi que ce soit à l'administration de ces chemins de fer. Ce n'est qu'à cause de la nécessité d'adopter quelque méthode reconnue que j'y fais allusion. Durant la première année de l'administration des régisseurs du National-Canadien, en 1934, comparativement à l'année précédente, les revenus d'exploitation se sont élevés à 11 p. 100 de plus, alors que les dépenses d'exploitation ont augmenté de 6.39 p. 100. En 1934, les revenus d'exploitation du chemin de fer du Pacifique-Canadien ont dépassé de 9.9 p. 100 ceux de l'année antérieure, tandis que les dépenses ont été de 6.7 p. 100 de plus. Durant la même période, les revenus des chemins de fer de première classe aux Etats-Unis ont augmenté de 5.7 p. 100, et les dépenses de 8.5 p. 100. On notera que bien que les Chemins de fer Nationaux aient eu la plus forte proportion de l'augmentation des revenus d'exploitation, leur pourcentage de l'accroissement des dépenses a été moindre que celui du Pacifique-Canadien et des chemins de fer de première classe aux Etats-Unis.

En 1935 les revenus d'exploitation des Chemins de fer Nationaux furent de 5.02 p. 100 plus élevés qu'en 1934, cependant que les frais d'exploitation ont été de 4.6 p. 100 de plus. La même année, les recettes du Pacifique-Canadien se sont accrues de 3.3 p. 100 et les dépenses de 6.1 p. 100, alors que les revenus d'exploitation des chemins de fer américains de première classe se sont accrues de 5.5 p. 100 et les dépenses de 6.3 p. 100. Et on remarquera, une fois de plus, que l'augmentation du pourcentage des recettes a été plus grande pour les Chemins de fer Nationaux du Canada que pour le Pacifique-Canadien, et presque égale à celui des chemins de fer de première classe, alors que le pourcentage de l'augmentation des dépenses a été moins élevé. Tout en atteignant ces résultats, nous avons maintenu la grande efficacité de nos chemins de fer requise par le trafic.

Je devrais peut-être dire un mot de la proportion des revenus bruts absorbée par les dépenses d'exploitation. Elle dépend, en grande partie, de la densité et d'autres facteurs caractéristiques du trafic, vu que, évidemment, il doit exister une différence notable dans les frais d'exploitation dans les territoires bien peuplés, comparés à ceux qui ne le sont pas, et le transport des marchandises pour lesquels on paie des tarifs appréciables, au regard de celles qui tout en étant lourdes et occupant beaucoup d'espace sont voiturées à des prix bas et parfois non économiques. Naturellement, aucun chemin de fer n'a un monopole de territoires ou de trafic, mais tout varie, et le pourcentage des dépenses d'exploitation en comparaison des revenus varie également. Il est donc difficile de faire des rapprochements. Cependant, il sera peut-être intéressant de dire qu'alors que le pourcentage des frais d'exploitation du Pacifique-Canadien a haussé de 79.38, en 1933, à 79.56, en 1935, celui des Chemins de fer Nationaux a diminué de 96.16, en 1933, à 91.77, en 1935. Le pourcentage des dépenses d'exploitation des chemins de fer de première classe a augmenté de 72.67, en 1933, à 75.11 en 1935.

Un mot au sujet des dépenses d'établissement. Les membres du Comité se rappelleront que la Commission Duff a fait rapport que les dépenses de premier

établissement de 1923 à 1931 s'étaient chiffrées à \$456,345,456, soit une moyenne de \$50,705,000 par année. Les retraits en 1934 et 1935 ont été plus élevés que les additions et les améliorations, c'est-à-dire que nous n'avons pas eu besoin de fonds additionnels durant ces deux années relativement au compte de capital.

Je passe maintenant aux services qui ont été sous ma direction immédiate. L'article 10 de la loi de 1933 dispose que:

Les Régisseurs devront nommer, aux conditions fixées par eux, une personne, autre que l'un d'eux-mêmes, qui aura par titre rang de Président, pour exercer et exécuter, sous leur direction et en consultation avec eux, les attributions, l'autorité et les fonctions de Chef des services d'exploitation des Chemins de fer Nationaux, tel que ces attributions, cette autorité et ces fonctions seront à l'occasion précisées par règlement ou délibération des Régisseurs et conférées aux fins d'être exercées et exécutées. Le Président devra faire ses rapports aux Régisseurs et ne sera comptable qu'aux seuls Régisseurs.

Je suis d'avis que la personne qui exerce ces fonctions ne doit pas seulement posséder de hautes capacités techniques, mais consacrer tout son temps et toute son attention à sa tâche. Le 31 janvier 1934, les régisseurs ont nommé M. S. J. Hungerford chef de l'exploitation. En répartissant les services entre le président et moi-même, j'ai assumé la direction de ceux qui ne se rattachaient pas à l'exploitation même du réseau. Ceux qui concernaient l'exploitation des chemins de fer proprement dite furent assignés au président, et je ne suis jamais intervenu, bien que je reconnaisse que le Conseil de régie est responsable en dernier ressort de son efficacité. Cet arrangement a bien fonctionné et je n'ai jamais entendu dire que des fonctionnaires du réseau s'étaient plaints.

Les neuf services suivants étaient sous ma direction immédiate: le contentieux, les finances et la comptabilité, la publicité, les soins médicaux, la colonisation et l'agriculture, le secrétariat, les terres et les immeubles, les hôtels et les navires.

Tout d'abord, nous constatons que l'amélioration dans le service des navires est plus frappante que dans celui des chemins de fer. C'est un fait notoire que la marine marchande de l'Etat a subi des pertes presque depuis son début. Cependant, en 1935, après plusieurs années de déficits, elle a réalisé des profits d'exploitation. Comme nous le voyons dans le rapport annuel, bien que l'on ait en 1935 manutentionné 24,701 tonnes de cargaisons de plus, avec une augmentation de 20 p. 100 des recettes d'exploitation, les frais d'exploitation ont augmenté de moins de 1 p. 100 sur ceux de l'année précédente. Cela est certainement une preuve d'administration prudente et de stricte économie dans l'exploitation des services de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. En comparant 1935 avec 1933, nous constatons une amélioration de \$329,760. Voici les chiffres:

1923.....	\$ 1,873,695	déficit d'exploitation
1924.....	1,450,887	“ “
1925.....	926,844	“ “
1926.....	90,159	“ “
1927.....	720,735	“ “
1928.....	1,209,083	“ “
1929.....	878,907	“ “
1930.....	834,210	“ “
1931.....	444,285	“ “
1932.....	326,613	“ “
1933.....	17,938	“ “
1934.....	127,265	“ “
1935.....	311,822	profit d'exploitation

Quant au service des Antilles, l'année 1935 est la première, depuis l'établissement de la compagnie, qui nous a permis d'annoncer un profit d'exploitation. Les années 1935 et 1933 mises en regard, il y a une amélioration de \$698,027. Suivent les chiffres:

1929	\$ 447,841	déficit d'exploitation
1930	523,136	“ “
1931	446,568	“ “
1932	283,715	“ “
1933	497,997	“ “
1934	96,678	“ “
1935	200,030	profit d'exploitation

En ce qui concerne la marine marchande et le service des Antilles considérés en même temps, il y a eu une amélioration de \$1,027,787 en 1935, en comparaison de 1933. Le comité sera bien aise de savoir que durant les premiers cinq mois de cette année les revenus d'exploitation de la marine marchande se sont chiffrés à \$160,000 de plus que durant les cinq mois correspondants de 1935, et que ceux du service des Antilles ont atteint \$198,000 de plus. En 1935 les revenus d'exploitation de la marine marchande seule ont été de \$41,136.74. En 1936 le profit d'exploitation se chiffre à \$201,101.03. Durant les premiers cinq mois de l'an dernier, les revenus d'exploitation du service des Antilles se sont montés à \$13,430.77. Durant les premiers cinq mois de l'année actuelle, ils ont été de \$211,944.08.

Je vais maintenant parler des hôtels, qui ont été sous ma direction et mon contrôle immédiats.

Il y a eu une amélioration sensible dans l'exploitation des hôtels durant l'administration des régisseurs. Depuis la consolidation, c'est en 1934 que l'exploitation des hôtels de la compagnie a rapporté des profits pour la première fois, les bénéfices durant cette année ayant atteint \$37,017. En 1935 les gains ont été plus considérables, soit \$101,771. Si nous mettons en regard les années 1935 et 1933 nous constatons une amélioration de \$274,745. Voici les chiffres:

1923	\$ 162,720	déficit d'exploitation
1924	297,938	“ “
1925	76,366	“ “
1926	38,769	“ “
1927	13,122	“ “
1928	135,056	“ “
1929	1,088,575	“ “
1930	125,068	“ “
1931	193,310	“ “
1932	59,482	“ “
1933	172,974	“ “
1934	37,017	profit d'exploitation
1935	101,771	“ “

En ce qui concerne les autres services placés sous ma direction, les résultats ont été satisfaisants, je crois. Dans tous les services rapportant des revenus, comme ci-dessus, les pertes ont été converties en profits d'exploitation, alors que dans les autres services qui sont purement administratifs, on a effectué des économies notables, sans nuire à l'efficacité.

Le tableau suivant montre les dépenses en 1933 et en 1935 et les économies réalisées :

Service	Dépenses 1933	Dépenses 1935	Economies
Secrétariat	\$ 144,190	\$ 134,583	\$ 9,607
Colonisation et agriculture	167,401	132,562	34,839
Publicité	743,829	681,601	62,228
Soins médicaux	196,598	144,627	51,971
Contentieux	572,887	535,458	37,429
Finance et comptabilité (y compris les terres et les immeubles)	3,764,481	3,595,719	168,762
	<u>\$5,589,386</u>	<u>5,224,550</u>	<u>\$364,836</u>

Ces épargnes ne sont pas, naturellement, d'une nature temporaire. Des affaires plus considérables influenceront sur elles, bien entendu, mais, en se basant sur le volume actuel des affaires, on peut les rendre permanentes.

En 1934, j'ai fait une étude de tous les services, à l'exception de celui de l'exploitation, que M. Hungerford a examiné lui-même. J'avais un double but: premièrement, me familiariser avec le fonctionnement de ces services et, deuxièmement, voir si des économies ne pouvaient convenablement être effectuées. Comme résultat de cette étude, nous avons réalisé une épargne annuelle de plus de \$700,000.

Service	
Wagons-lits, wagons-restaurants et wagons-salons	\$ 54,495 96
Hôtels	20,559 50
Navires du National-Canadien (marine marchande du gouverne- ment canadien et service des Antilles)	35,250 84
Publicité	37,813 52
Enquêtes	55,802 40
Traverses et bois de charpente	40,954 25
Soins médicaux	19,157 00
Finances	11,403 00
Combustible	48,047 78
Organisation du trafic européen	8,311 44
Achats	12,167 70
Bureau de laissez-passer	109,980 36
Contentieux (y compris les taxes, les réclamations et les accords)	7,814 50
Comptabilité	28,135 00
Ressources industrielles et naturelles	108,261 30
Assurances	22,872 83
Pensions et dossiers du personnel	12,318 00
Services des bureaux	84,565 45
Trafic	63,560 67
Bureau de la statistique	
Secrétariat	
Colonisation et agriculture	
Télégraphes	
Magasins	
Messageries	
Divers	
	<u>\$781,471 50</u>

Les économies, naturellement, coûtent trop cher parfois. Le moral des employés peut en souffrir et les propriétés du réseau peuvent se détériorer. Dans l'un ou l'autre cas, il en résulterait une exploitation moins efficace, et les faits tendent tous à démontrer le contraire. A cet égard, il est peut-être intéressant de citer l'opinion de M. S. W. Fairweather, directeur du bureau de l'économique, que l'on trouvera à la page 146 des procès-verbaux de 1936 du comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande :

Je puis dire qu'il m'incombe de comparer l'efficacité des Chemins de fer Nationaux avec celle de tout autre chemin de fer. Et je déclare que je n'ai jamais connu de ligne plus efficace que notre réseau national.

Nul membre du comité n'a contredit cette assertion.

[L'hon. C. P. Fullerton.]

Le moral du personnel est une question à laquelle j'ai beaucoup réfléchi, car je comprends l'importance de cultiver et de maintenir la loyauté et la fierté des employés de notre grand réseau national. Lors de notre entrée en fonctions, il était reconnu que le moral du personnel était bas. Il avait vu réduire le nombre des employés de 111,383 à 70,625, et le chiffre global des salaires de 176 à 95 millions de dollars. Ceux dont l'ancienneté avait été jusque-là une protection étaient incertains de l'avenir; leurs perspectives de promotion étaient minces, leurs perspectives de rétrogradation réelles. Ils appréhendaient les projets de fusion et d'unification, présages pour eux de perturbations, de diminution de travail et de salaire. Il m'a paru essentiel, dans l'intérêt même du réseau, que le service offrît au moins autant de sécurité d'emploi que les autres professions et métiers, et j'ai exposé au personnel ma façon de voir à ce sujet.

Les régisseurs sont en fonctions depuis au delà de deux ans et il n'est que raisonnable de supposer que, si quelque malaise spécial avait existé,—somme toute, nous vivons à une époque de malaise universel et peu d'employés dans quelque industrie que ce soit ont la veine d'être libérés de toute anxiété et de toute incertitude au sujet de leur emploi,—les régisseurs l'auraient remarqué, ou que si une situation aussi manifeste leur avait échappé, elle leur eût été signalée par les fonctionnaires que l'exercice de leurs fonctions met en contact suivi avec les employés subalternes. En l'espace de plus de deux ans, les régisseurs n'ont reçu communication d'aucune remarque et d'aucun avis de ce genre. Au contraire, nous avons observé plusieurs indices d'un moral bon et de satisfaction qui décèlent qu'enfin le réseau se décidait à fonctionner en système de transport en bon état de marche, et les investigations des chefs de service n'ont pas révélé qu'on soit d'avis qu'il existe parmi le personnel un malaise autre que celui qui règne dans les autres industries. Quand la nécessité de réduire le personnel s'est malheureusement imposée, nous avons procédé en observant rigoureusement les règles établies relativement à l'ancienneté et nous avons agi ainsi pour les réintégrations. Dans tous les services, aucun homme n'a perdu sa place, à la connaissance des régisseurs, à cause de ses opinions ou par le caprice des autorités, ou pour aucune raison qui ne soit valide et démontrable, et chaque employé sait que, tant que les régisseurs resteront en fonctions, il ne sera destitué qu'en conformité d'usages établis et motivés par la raison d'âge, d'inconduite, d'incapacité évidente ou à cause de conditions économiques auxquelles les régisseurs ne peuvent rien, dans lequel cas, le principe de l'ancienneté joue.

Depuis l'entrée en fonctions des régisseurs, nous avons embauché plus de 4,000 employés supplémentaires et nous avons aboli une partie des réductions de salaire effectuées, ce qui a grossi de 5 millions de dollars le bordereau des salaires. En 1935, notre bordereau des salaires a dépassé de \$9,229,000 celui de 1933. Les espérances des employés sont plus grandes, ils ont moins à craindre, ils savent que le Conseil de régie les traitera avec équité, et c'est tout ce qu'ils demandent.

J'ai maintenant certains commentaires à faire sur la question de la coopération. Il ne faut pas oublier que, sous le régime de la loi de 1933, ainsi que de par la nature intrinsèque du sujet, l'obligation d'arrêter d'un commun accord les mesures, les dispositions et les projets de coopération équitables et raisonnables et les mieux adaptés à la réalisation d'économies et d'une exploitation plus rémunératrice (compte tenu d'une juste répartition des fardeaux et des avantages entre les parties) incombe également au réseau national et au Pacifique-Canadien et non pas seulement au premier, comme on pourrait être porté à le supposer. A cause de son caractère national il va peut-être de soi, je le reconnais, que le rôle du National-Canadien attire plus l'attention publique que le rôle joué par l'autre partie coopératrice, mais aucun examen impartial et équitable de la situation ne bornera la critique—s'il y a lieu de critiquer—à un seul réseau, et je n'ai pas entendu exprimer de critiques contre le Pacifique-Canadien.

Seuls les gens qui ont pris une part intime aux activités et aux négociations qui ont abouti à un accord de coopération entre les compagnies de chemins de fer

peuvent apprécier à leur juste valeur les difficultés qui surgissent sans cesse. Pour la compilation des données et l'obtention des détails et des renseignements nécessaires, les régisseurs doivent compter absolument sur les techniciens du réseau. Ce ne sont pas seulement les techniciens du bureau chef, mais encore les techniciens des bureaux chefs régionaux et des régions que les mesures coopératives proposées intéressent. De toute nécessité, ces fonctionnaires doivent s'aboucher et discuter ensemble, et il faut aussi se rappeler que l'examen des projets mis à l'étude et jugés finalement indignes, pour quelque bonne raison, d'un examen plus approfondi, prend autant de temps, et parfois plus de temps, que celui d'autres projets menés à bon fin. Depuis leur entrée en fonctions, les régisseurs ont constamment fait porter leur attention et attiré celle de leurs subordonnés sur ce très important sujet. Ils ont pris toutes les dispositions pour éviter la temporisation et, autant qu'ils ont pu, ils ont insisté pour que leurs techniciens et leurs conseillers s'occupent sans cesse de l'étude de l'élaboration de projets de coopération. Ils ont tenu pleinement compte des avis des experts et dans aucun cas,—à l'exception limitée de l'allure à laquelle les négociations étaient menées,—leur façon de voir ne s'est trouvée en conflit avec celle des experts, du président aux autres fonctionnaires.

Etant donné les nombreuses difficultés d'ordre technique à surmonter, et les nombreuses réunions que les intéressés doivent tenir avant la réalisation des projets de coopération, il est difficile de départager entre ces facteurs le temps nécessité par cette opération, et bien que tout le personnel du réseau national se soit sans cesse appliqué, je le répète, à réaliser les mesures de coopération, on aurait pu obtenir un progrès plus rapide, à mon sens, si une plus grande volonté de coopération eût existé chez les fonctionnaires des deux réseaux. Des dispositions plus enthousiastes pour surmonter les obstacles au progrès de la coopération pourraient facilement exister, et il peut être utile de considérer un peu certains des aspects de la coopération qui influencent le fonctionnaire moyen d'un réseau.

Selon l'avis de M. Eastman (coordinateur des services de transports américains) la tendance des administrateurs de chemins de fer à se cramponner à des avantages individuels supposés, de préférence à ceux que la coordination ou la corrélation pourrait donner est innée et peut-être invincible. Plusieurs chefs d'administration de chemin de fer ont une méfiance instinctive des projets de coordination, surtout ceux qui ont de l'ampleur. Pareils projets heurtent la formation qu'ils ont reçue et peut-être leur intérêt personnel. Les chefs d'administration ont grandi dans le métier et cette conception de conflit d'intérêts est innée et prédominante. C'est un état d'esprit intensément particulariste et qui comporte la méfiance de l'action collective. Si on énonce des projets de coopération, l'administrateur normal cherchera immédiatement à vérifier quelle en sera la répercussion pour son chemin de fer par rapport aux autres, quelque salutaires que ces projets puissent être pour l'industrie en général. Il peut arriver facilement qu'il en redoute les effets à ce point de vue et, en pareil cas, il est contre la proposition.

Telles sont les constatations de M. Eastman relativement à la situation des réseaux américains. Mes observations me portent à croire que nous avons la même situation au Canada.

Un autre facteur à considérer, c'est que presque tous les projets tendant à réaliser des économies ont une répercussion directe sur quelque localité, et il faut tenir sérieusement compte des intérêts de chaque localité. Une caractéristique remarquable de l'attitude du public envers les mesures de coopération et autres tendant à la réalisation d'économies, c'est qu'en théorie elles suscitent l'approbation universelle, mais que tout projet concret intéressant le marché du travail dans une région, ou l'importance supposée de la région, suscite immédiatement toute l'opposition dont la région est capable.

[L'hon. C. P. Fullerton.]

Un autre obstacle et très réel s'oppose encore à la pratique d'économies supplémentaires considérables et à la coopération. Dans tous les services, la conviction est répandue que les embarras du National-Canadien (et sans doute il en va de même des autres réseaux) sont simplement provisoires, résultat de la crise qui passera. Forts de cette croyance, les chefs répugnent à prendre des mesures entraînant une diminution permanente des ressources et de l'importance du chemin de fer, et l'on peut remarquer dans la préparation et la réalisation de projets de coopération une disposition à prendre des mesures abrogeables dans la suite, au lieu de moyens radicaux qui laisseront une empreinte permanente sur le réseau.

Mais l'obstacle le plus grand peut-être à la réalisation d'autres économies considérables a trait au personnel. Pour effectuer de grandes économies, il faut congédier des employés, et pour éviter de graves préjudices et un grave malaise, il faut aviser à l'établissement de quelque genre d'allocation de renvoi ou d'indemnité. A mon sens, la mise au point et l'adoption d'un projet d'indemnisation des employés congédiés pourraient accélérer beaucoup la réalisation des mesures de coopération tendant à l'économie et de toutes les mesures d'économie.

M. HEAPS: Comme aux Etats-Unis?

L'hon. M. FULLERTON: Oui. Les hauts fonctionnaires, je crois, se laissent influencer par des sentiments humanitaires, quand ils étudient des projets destinés à réaliser des économies, mais aussi à jeter sur le pavé des employés ayant peu d'espoir de retrouver de l'emploi et, naturellement, le personnel s'oppose de toutes ses forces à de semblables mesures. Il ne semble pas déraisonnable de prétendre que les compagnies devraient faire partager à leurs employés une partie de l'avantage obtenu, au lieu de leur faire porter l'intégralité du fardeau. La loi de coopération entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien prévoit le partage des charges et des avantages entre les deux compagnies. Le législateur semble avoir perdu de vue le fait que les avantages communs ne sont réalisables qu'au détriment du personnel. Un accord plus équitable avec le personnel semble s'imposer et devrait s'effectuer. On ferait ainsi un grand premier pas vers l'accomplissement des réformes radicales comportant des renvois. La répugnance naturelle des hauts fonctionnaires à renoncer à ce dont ils ont l'habitude, et peut-être à ce qu'ils ont contribué à créer et à développer, est compréhensible, mais elle doit venir en second lieu après l'économie nationale. Il faut trouver les voies et moyens d'obtenir une meilleure atmosphère de coopération. La campagne en faveur de la fusion des réseaux n'a pas amélioré la situation à cet égard. Des comparaisons en l'air sur le rendement relatif d'exploitation des deux compagnies n'aident point. Les dispositions des deux réseaux l'un envers l'autre et envers la coopération n'aident point. Néanmoins, à mon sens, le plus grand obstacle aux mesures de coopération est le soin à prendre des hommes qui perdraient leur emploi, du fait de leur adoption. Les administrateurs de chemins de fer et les syndicats ouvriers aux Etats-Unis ont conclu un accord assurant une indemnité aux employés jetés sur le pavé par la fusion des compagnies de chemins de fer, et je crois savoir que les compagnies de voies ferrées anglaises ont pourvu à l'indemnisation des employés renvoyés du fait de la fusion des chemins de fer anglais en quatre réseaux.

J'en suis venu à la conclusion que le gouvernement, les réseaux et les représentants des cheminots devraient discuter la question, afin que les deux réseaux canadiens concluent un accord assurant une sécurité raisonnable aux employés qui, après de longues années de service, pourront se faire congédier par suite des mesures de coopération.

Les considérations ci-dessus me semblent importantes, étant donné la nécessité qui pourra surgir bientôt,—si vraiment, elle n'a pas déjà surgi,—d'effectuer des économies et de retrancher des services ferroviaires au Canada à un degré bien plus ample que ne le prévoit un projet de coopération. Les avis diver-

gent, je le sais, quant aux résultats que les mesures de coopération entre les chemins de fer sont censés produire. Quelques-uns y voient, pour ainsi dire, une manœuvre pour diminuer de voiles pendant l'orage, et qui laissera le navire intact, l'orage une fois passé, tandis que d'autres y voient un moyen de sauver du naufrage tout ce qu'on peut sauver. Le juste point de vue réside peut-être entre ces deux extrêmes. Il est généralement reconnu que le Canada a une extension excessive de voies ferrées pour sa population, et que le problème, réduit à sa plus simple expression, est celui-ci: faut-il réduire les services de chemins de fer à la seule mesure des besoins actuels, remettant à plus tard leur expansion au fur et à mesure des occasions, ou, suppression faite de tous les services faisant manifestement double emploi, faut-il encore tenir en réserve des voies et des services, en prévision d'un retour en perspective et prévu de la prospérité nationale? A mon avis, l'opinion publique veut que les dépenses clairement injustifiables une fois éliminées, nous gardions intacte, autant que possible, la valeur importante que représente le réseau national, et il en va de même au sujet de l'autre grand réseau canadien. On désire sincèrement, je crois, que les deux réseaux agissent côte à côte dans l'exécution de toute mesure qu'ils peuvent prendre et, pareillement, on répugne à croire qu'une compagnie obtienne un avantage aux dépens de l'autre. Un effort constant s'impose pour découvrir de nouveaux moyens de réaliser des économies, et si l'on pourvoyait à l'indemnisation du personnel et à la solution des autres problèmes signalés, cela imprimait un grand élan à l'accomplissement de ces économies.

Il ne faut pas perdre de vue, cependant, l'apparition d'indices qui sont de clairs présages d'une amélioration générale des affaires, et il peut fort bien arriver que, dans le jeu des deux facteurs, la reprise économique et la sage réalisation d'économies par tous les moyens, réside le salut de nos chemins de fer canadiens. Depuis quelques années, un progrès sensible a été certes réalisé vers l'amélioration de la situation des chemins de fer et, pour un chiffre d'affaires qui, tout dernièrement encore, eût entraîné un lourd déficit d'exploitation, un important bénéfice d'exploitation peut maintenant être affecté au service des intérêts qui grèvent si lourdement l'entreprise, et qui sont dans une large mesure la résultante de transactions dont le National-Canadien, tel qu'il est actuellement constitué, ne peut équitablement porter la responsabilité.

Avant de terminer mon exposé, je tiens à aborder un sujet qui, de prime abord, peut sembler d'ordre purement personnel, mais qui a une importance d'ordre général.

Puisqu'il a été affirmé en public qu'on a prié les régisseurs de donner leur démission, nous pouvons convenir que c'est vrai et que, pour ma part, j'ai refusé de me rendre à cette demande. On n'a pas mis en doute alors ma compétence, mais on s'est formalisé de ce que je ne sois pas un cheminot de profession et l'on a prétendu que cela a sapé le moral du personnel. Il est stipulé dans la loi de 1933:

Aucun Régisseur ne sera révoqué, ni ne subira de diminution dans son traitement, pendant toute la durée de son mandat, à moins de justification et d'une adresse du Sénat et de la Chambre des communes du Canada.

La nature de cette disposition juridique est peut-être unique, mais tant qu'elle figurera dans le recueil des lois, il faut l'observer pleinement, à mon sens. Il ne m'appartient pas de me prononcer sur son bien-fondé. Il suffit de dire que les motifs de son adoption sont notoires et que la commission Duff les a ouvertement discutés. L'un d'eux, c'est qu'on a voulu permettre aux régisseurs nommés de remplir leurs fonctions impartialement et hors de l'influence de la crainte ou du favoritisme. Une autre fin visée, c'est la continuité de la gestion du conseil de régie selon la méthode prévue par la loi, laquelle continuité s'écroulerait manifestement par l'adoption d'autres méthodes. En outre, c'est la nature

[L'hon. C. P. Fullerton.]

catégorique elle-même de la disposition de la loi qui m'a engagé à abandonner la position que j'occupais en 1933 pour accepter la charge de président, et qui me justifiait de le faire.

Dans l'exécution de mes fonctions, j'ai sans cesse pris une attitude indépendante et impartiale envers les partis politiques et leurs membres et j'entends continuer à le faire, tant que je serai président des régisseurs. Je ne fais par là que me conformer à l'une des conditions fondamentales de ma nomination et à l'esprit dont s'inspire la loi de 1933. Quand on m'a demandé de donner ma démission, en octobre dernier, je l'aurais donnée, si j'avais suivi mon premier mouvement, car pas plus que tout autre homme je ne tiens à exécuter mon travail que dans une atmosphère de sympathie, de compréhension et de confiance. Mais en réfléchissant, toutefois, j'ai compris que, si je cédaï sur une question de ce genre, si grande que fût la tentation de le faire, je trahirais le mandat qu'une loi fédérale m'avait confié et que ce geste de ma part serait simplement une adhésion à la création d'une situation que le Parlement a voulu éviter par des mesures spéciales.

Je me suis trouvé dans une situation fort désagréable, mais dans laquelle je ne pouvais prendre qu'un seul parti conforme à l'honneur et à la fidélité au devoir, et j'ai confiance que ceux à qui il incombe d'examiner mes actes comprendront les faits que j'ai signalés.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, permettez-moi de dire que nous sommes tous obligés au juge Fullerton pour l'exposé qu'il vient de présenter. Tout le monde était d'accord à la dernière séance pour reconnaître qu'il fallait accorder au ministre la faculté de répondre à cet exposé, s'il le désirait.

M. HEAPS: Et les autres régisseurs, monsieur le président?

L'hon. M. STEWART: J'ai une couple de questions à poser.

L'hon. M. HOWE: Il vaut mieux peut-être que nous fassions tous deux notre propre exposé. C'est là ce qu'on avait décidé.

M. HEAPS: Et les autres régisseurs, monsieur le président? Avant que le ministre s'explique, assurons-nous s'ils tiennent à faire un exposé. J'ignore s'ils ont ou non une déclaration à faire.

M. LABELLE: Monsieur le président, je dois avouer que je n'ai pas aidé le président dans la préparation de l'exposé qu'il vient de faire. J'étais ici mardi dernier, mais à la demande du ministre des Chemins de fer, de mon président et à la demande même de M. Hungerford, j'ai pris immédiatement un autre train à Montréal, ce soir-là, pour passer la semaine à Québec où un comité de la législature était en voie d'étudier le projet de loi concernant la construction de l'embranchement Témiscamingue-Abitibi. A la fin des délibérations du comité à Québec, je suis retourné à Montréal. J'y suis arrivé samedi matin et je confesse que je n'ai pas eu le temps de préparer une déclaration personnelle. J'ai écouté l'exposé de mon président et j'y souscris, sauf peut-être en ce qui regarde la partie de la fin où il exprime son sentiment personnel sur la question de la démission. Il ne serait pas convenable de ma part d'ajouter quelque chose à l'exposé.

Le PRÉSIDENT: En ce qui regarde M. Morrow, il m'a dit avant de partir à la fin de la dernière séance, qu'il n'entendait pas faire de déclaration, que sa façon de voir était exposée dans le rapport annuel du réseau national.

M. GRAY: N'est-il pas possible de communiquer des copies de l'exposé aux membres du comité? Tous les autres semblent en avoir une copie.

Le PRÉSIDENT: Maintenant que lecture en a été faite, il y a une copie prête à être distribuée.

M. GRAY: Nous aurions dû l'avoir pendant l'exposé de M. Fullerton.

Le PRÉSIDENT: Du consentement général, à la dernière séance du comité, on ne devait communiquer que deux copies, avant l'exposé.

M. GRAY: On aurait dû certes mettre des copies à la disposition des membres du comité. Pour ma part, je suis contre toute cette façon d'agir.

Le PRÉSIDENT: Moi aussi. Je suis tout à fait convaincu de son irrégularité. J'ai exprimé cet avis à la dernière séance, mais le comité l'a rejeté. Je tiens à tirer cela au net.

L'hon. M. STEWART: Je tiens à exprimer immédiatement l'avis contraire. La lecture de l'exposé modéré, conciliant du président du Conseil de régie justifie pleinement l'attitude et la décision prise par le comité, lors de sa dernière séance.

Le PRÉSIDENT: Sans doute.

L'hon. M. STEWART: C'est tout ce que j'ai à dire à ce sujet. J'aurais voulu que le président s'étendît un peu plus...

L'hon. M. HOWE: Minute, s'il vous plaît.

L'hon. M. STEWART: Permettez-moi d'exprimer ma façon de voir et je reprendrai mon siège.

L'hon. M. HOWE: Merci.

L'hon. M. STEWART: J'aurais voulu que le président s'étendît un peu plus sur le partage des fonctions entre lui et le président du réseau, et sur la carence de publicité autour des affaires du réseau national. Le ministre a mentionné ces choses et elles sont consignées au hansard. C'est le seul point sur lequel l'exposé aurait pu être amplifié à certains égards, car on dit que la division des fonctions entre le président des régisseurs et le président du réseau a été opérée de façon à créer des entraves et des embarras et était contraire à une heureuse exploitation. Je voudrais obtenir plus de précisions sur la façon avec laquelle cela s'est accompli, si cela est arrivé avec la coopération du président, s'il y avait une entente...

Le PRÉSIDENT: Mais, monsieur Stewart...

L'hon. M. STEWART: ...s'il s'est produit quelque perturbation réelle.

M. BEAUBIEN: Ces remarques sont irrégulières.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre! Monsieur Stewart, on a dit clairement au comité à sa dernière séance...

M. BEAUBIEN: Je parle sur une question de règlement et je devrais avoir la parole le premier.

L'hon. M. STEWART: Je veux simplement achever mon exposé.

Quelques hon. MEMBRES: A l'ordre! A l'ordre! La question de règlement, d'abord.

M. BEAUBIEN: Monsieur le président, il a été réglé à la dernière séance, malgré ma protestation, que M. Fullerton, président du conseil de régie ferait aujourd'hui un exposé devant le comité.

Le PRÉSIDENT: Fort bien.

M. BEAUBIEN: Et que le ministre des Chemins de fer et du Transport aurait le droit de répliquer. Le président du conseil de régie a présenté son exposé et le ministre est prêt à faire le sien, et à cela se bornent les instructions concernant les délibérations données au président par le comité.

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

M. BEAUBIEN: Il ne devrait pas aller plus loin. Toute cette procédure est irrégulière, mais puisque le comité a décidé de recevoir ces deux exposés, il faut les écouter, mais nous ne devrions pas aller plus loin.

Le PRÉSIDENT: L'appel au règlement est tout à fait bien fondé.

M. MAYBANK: Au sujet de l'appel au règlement, je crois qu'il a été clairement spécifié à notre dernière réunion que lorsque nous en serions arrivés là nous verrions si d'autres questions pourraient être posées ou non. Autant que je me souviens, ceux qui approuvaient les exposés laissaient entendre en même

[L'hon. C. P. Fullerton.]

temps que nous ne permettrions pas aux membres du comité de se lancer dans un long interrogatoire basé sur ces deux exposés. J'estime que le point du règlement est bien établi. Je m'en souviens bien exactement.

Le PRÉSIDENT: Je décide que le ministre a la parole.

L'hon. M. HOWE: J'ai peu de choses à dire, monsieur le président. Comme l'a fait remarquer M. Stewart, le président (l'hon. M. Fullerton) a fait un exposé des plus modérés et assez raisonnable, je crois, de la situation. Je tiens dès maintenant à dire que, pour ma part, je n'ai eu et n'ai aujourd'hui que le plus profond respect pour le juge Fullerton. Il y a en cause ici quelque chose de plus important qu'une personne: c'est la gestion future des Chemins de fer Nationaux du Canada. Lorsque le Gouvernement entra en fonctions, il aborda en premier lieu, naturellement, ce grand problème, et il jugea que, selon lui, le système de gestion par le Conseil de régie n'était pas dans le meilleur intérêt du chemin de fer. Il analysa ses faiblesses et en vint à la conclusion que le réseau en présentait de très marquées.

En toute justice, j'ai pensé que je ne devais pas me présenter à M. Fullerton sous de fausses couleurs, et dès notre première conversation, je crois que c'était une semaine ou deux après notre arrivée au pouvoir, je lui fis connaître les vues du Gouvernement au sujet du chemin de fer. Je lui ai expliqué aussi bien que possible la décision qui avait été prise. J'ajoutai alors que j'avais pour sa personne le plus grand respect, que je l'avais connu dans l'Ouest, que je l'avais connu comme juge et comme président de la Commission des chemins de fer et que je m'étais formé une haute opinion de l'œuvre qu'il avait accomplie dans ces domaines. Mais, je lui ai fait aussi remarquer que, selon moi, le chef du réseau National du Canada doit être une personne au courant de toutes les phases de l'exploitation ferroviaire. Nous devons tous nous appuyer sur notre propre expérience et mon expérience personnelle me dit que le chef compétent d'une entreprise doit connaître chacune des divisions de l'entreprise aussi bien que l'administrateur de cette division, et posséder en outre une connaissance un peu plus générale qui lui confère une supériorité sur son subordonné.

J'expliquai au juge Fullerton que, si hautes que fussent ses autres compétences, il ne possédait pas cette connaissance, sans qu'il y ait faute de sa part et simplement du fait qu'il avait été formé dans une autre sphère; que je ne voyais pour lui aucun moyen de l'acquérir et, par conséquent, de susciter chez les autres membres du haut personnel et les employés du chemin de fer le degré suffisant de confiance nécessaire au succès de la direction, car ce sentiment se propage du sommet de l'administration jusqu'à l'aiguilleur et à l'homme qui occupe le poste le plus éloigné. Je lui fis savoir, à tort ou à raison, qu'à mon avis ce serait faire preuve de bon jugement de sa part que de démissionner à un moment où il serait parfaitement logique de le faire. Il y avait eu changement de Gouvernement et le nouveau jugeait qu'il était devenu nécessaire d'organiser différemment la gestion du réseau. Le juge Fullerton me dit alors que cette éventualité avait été plus ou moins prise en considération lorsque sa nomination fut faite, et qu'en le nommant, M. Bennett lui avait dit que si, pour une raison quelconque ce gouvernement lui demandait de quitter le chemin de fer, il (M. Bennett) le ferait réinstaller dans la magistrature. Je lui répondis que je m'attendais à faire donner suite, dans la mesure du possible, à toute promesse faite par M. Bennett, et que, s'il voulait m'accorder quelque délai, j'examinerais les moyens de le faire. Je m'en occupai et constatai qu'il n'y avait alors aucune vacance dans la magistrature et qu'en tous cas il ne serait pas pratique pour moi de prendre aucun engagement en ce sens.

Dans l'intervalle, un échange de correspondance entre nous eut lieu; il y avait trois lettres du juge Fullerton à la dernière desquelles je répondis. Après avoir examiné la situation, je pris des mesures pour rencontrer le juge, à Mont-

réal cette fois-ci, et je lui expliquai la situation. Je lui fis part de l'impossibilité de lui promettre un poste de juge, mais que s'il y avait autre chose qu'il pourrait considérer comme un équivalent raisonnable, je pensais que cela pourrait être arrangé. J'ajoutai que je ne pouvais lui promettre l'impossible, mais que si la chose se tenait dans les limites du possible j'essaierais de tout arranger. J'ai bien pesé le fait que lorsqu'il accepta ce poste il avait abandonné une autre situation et je n'avais aucun désir d'être injuste sous ce rapport. Une allocation de retraite pour le reste de la période à servir fut discutée et nous en arrivâmes même au chiffre qui, je crois, fut d'abord proposé par le juge Fullerton et que j'acceptai moi-même.

Toutefois, dans une lettre subséquente, le juge Fullerton m'avisait qu'il ne se souciait pas de donner suite à la proposition discutée et la question fut abandonnée. Ces faits posés, j'estime que le juge Fullerton ne pensera pas que je l'ai injustement traité. Je ne vois rien, dans ce qu'il m'a demandé, que je n'aie pas fait, et je ne vois rien non plus, dans ce que je lui ai demandé, qu'il n'ait pas fait.

Un hon. MEMBRE: Sauf de démissionner.

L'hon. M. HOWE: J'ai excepté ce fait. J'ajouterai que tout ce que j'ai à dire ne comporte pas de blâme à l'adresse du juge Fullerton pour qui, comme je l'ai déjà dit, j'ai la plus haute considération. Toutefois, la situation est celle-ci, ainsi que je l'ai déclaré à la Chambre en proposant le projet de loi: en 1934, la première année de l'institution du Conseil de régie, les sommes requises en espèces par le réseau se chiffraient à \$56,000,000; en 1935, la deuxième année, elles étaient de \$55,000,000; en 1936, le crédit, lorsqu'il me fut soumis pour la première fois, était encore de \$55,000,000. J'ai exercé moi-même un peu de pression et demandé aux régisseurs de considérer l'année sous un jour un peu plus optimiste. Au cours de cette conférence, après avoir discuté à fond la question, le déficit d'exploitation et les prévisions relatives au capital furent réduites et nous avons demandé au Parlement de voter des crédits un peu inférieurs à \$50,000,000.

M. HEAPS: Cette somme comprenait-elle le capital?

L'hon. M. HOWE: Elle comprenait aussi bien le capital.

Je suis prêt à concéder tout ce que le juge Fullerton dit à propos d'économies. Je crois que le chemin de fer a été soigneusement exploité, mais voici à quoi la question se résume: acceptons-nous l'idée que ce réseau doit nous coûter annuellement quelque \$50,000,000? Je ne le crois pas, et je suis d'avis qu'il est du devoir du présent Gouvernement de tenter, dès la première année de son entrée en fonction, de faire face à la situation et de soulager de ce fardeau les épaules des contribuables. Nous pouvons échouer comme d'autres gouvernements, mais j'ai grande confiance qu'il pourra faire des brèches importantes au déficit si on lui permet d'organiser le chemin de fer tel qu'il doit l'être selon moi.

Les chiffres cités par le juge Fullerton établissent une comparaison avec ceux de 1933. Comme nous le savons, 1933 est l'année la plus faible de toutes au point de vue du trafic ferroviaire. J'ignore si les chiffres de 1934 et de 1935 peuvent se comparer exactement avec ceux de 1933 ou si l'on devrait les comparer avec ceux d'années d'aussi grande prospérité, ou du moins à niveaux équivalents de trafic. Toutefois, je n'ai pas de critique importante à faire des chiffres; en autant que je sache, ils sont absolument exacts tels que les donne le rapport du juge Fullerton.

Mais, selon moi, il y a quelque chose de plus important que tout cela—plus important que les questions touchées dans le rapport—et c'est de se débarrasser de ce fardeau de \$50,000,000 ou \$55,000,000 qui pèse sur les épaules des contribuables canadiens.

[L'hon. C. P. Fullerton.]

Nous avons essayé la coopération, et ici encore le juge Fullerton a, je crois, dit avec entière raison que si quelque disposition avait été faite pour les hommes congédiés, on aurait probablement réalisé beaucoup plus de progrès. On peut évidemment se demander pourquoi il ne l'a pas fait. Après tout, les régisseurs constituent la partie principale de tout le mécanisme, et toute mesure de ce genre devait être prise sur leur propre initiative. Je crois que nous pouvons dire en général qu'aucune solution complète ne peut se trouver dans la coopération entre les chemins de fer. Il y a là certaines économies à réaliser. Il est probable qu'on peut en réaliser d'autres en poussant davantage les études; mais là n'est pas la solution complète. Il faut que les chemins de fer obtiennent un supplément de trafic et leur part raisonnable de tout trafic existant. La situation s'améliore; nous devons pousser de l'avant—tendre à reprendre le trafic que nous a enlevé le camionnage, à regagner la juste part qui nous revient du trafic par eau et surveiller la situation en ce qui concerne les avions. Je crois que nous devons avoir comme directeurs de notre réseau des hommes capables de lui procurer du trafic, tout comme les directeurs du Pacifique-Canadien sont producteurs de trafic pour ce chemin de fer; et je crois que nous devons à la tête du réseau un homme qui, comme je l'ai dit, connaît la tâche de chaque employé aussi bien que ce dernier et qu'il ait en outre un peu plus de connaissance générale de la situation que n'en possède tout autre employé du réseau. Telle est l'opinion du Gouvernement. Il se peut que jusqu'ici ma propre administration soit scrutée, mais en vérité je n'ai aucune excuse à présenter. Si j'avais consenti à naviguer sous de fausses couleurs, j'aurais pu m'entendre avec le juge Fullerton jusqu'au moment de la présentation de ce projet de loi, travailler constamment en étroite collaboration avec lui, puis j'aurais été obligé de lui dire: "Je suis navré, monsieur le juge, mais nous allons vous lâcher." J'ai cru qu'il était plus loyal de lui faire part de la situation dès que j'en eus pris connaissance et c'est ce que j'ai fait. En conséquence, nous avons essayé de travailler ensemble aussi bien que peuvent le faire deux hommes dans nos situations respectives. Voilà une des choses pénibles qui incombent à un homme lorsqu'il doit prendre la responsabilité qui est mienne. Le côté personnel de la situation m'a causé une grande somme d'ennuis. J'estime que si cette question avait pu être évitée, nous pourrions maintenant discuter le problème d'un point de vue national avec moins de passion probablement que dans les circonstances actuelles. Je suis peiné que les choses n'aient pas tourné ainsi, mais nous devons aller de l'avant sans égard aux conséquences.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, l'article suivant au programme est l'étude du rapport.

L'hon. M. STEWART: Monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Je vous demande pardon...

L'hon. M. STEWART: Monsieur le président, je désirerais poser une question. Puis-je poser au président du Conseil de régie une question tendant à développer sa déclaration?

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas.

M. HEAPS: S'il en pose une, il peut demander à en poser cent.

Le PRÉSIDENT: Je suis aux ordres du comité; c'est au comité de décider. Toute cette discussion—le rapport du président et la déclaration faite par le ministre—est absolument contraire au règlement; il n'y a pas à sortir de là. Nous n'avons pas le droit, conformément à notre mandat, de discuter une question prise en délibéré par un tribunal, laquelle est maintenant devant la Chambre, et j'estime que nous avons dépassé la limite en faisant ce que nous avons fait. Toutefois, je suis aux ordres du comité et s'il désire que ce rapport soit discuté, c'est à lui d'en décider.

M. KINLEY: Allons-nous juger cette cause?

M. WALSH: Au début des délibérations, le président et le comité ont promis que nous aurions l'occasion de poser d'autres questions relatives aux déclarations et rapports soumis au Parlement par les régisseurs, par l'entremise du ministre.

Le PRÉSIDENT: Je regrette d'avoir à vous interrompre, monsieur Walsh, mais ce n'est pas ce qui a été décidé. J'ai demandé à M. Stewart—au lieu de prier le Conseil de régie de faire une déclaration générale—s'il avait des questions spécifiques à poser, et il a consenti à ne pas poser de questions spécifiques devant le comité, mais il devait demander au président du Conseil de régie de faire un rapport à notre comité, ce qui a été fait. J'ai dit au début que nous n'avions pas le droit de discuter cette question en comité.

M. WALSH: Je ne désire pas discuter la question du rapport déposé ce matin par M. Fullerton; je veux poser à M. Fullerton, tandis qu'il est ici, une ou deux questions sur ce rapport...

M. HANSON: Nous avons le droit de poser des questions.

M. WALSH: Pourvu que nous nous en tenions au rapport que le Comité a discuté...

M. MAYBANK: Je soulève une question de règlement.

M. WALSH: Il n'y a pas de question de règlement.

M. MAYBANK: Quand je dis qu'il y a un point de règlement, j'ai le droit de le dire, et le voici: je conviens de ce que M. Walsh a dit relativement à l'existence d'une période durant laquelle d'autres questions peuvent être posées sur les rapports, et je conviens que nous avons provisoirement adopté ces rapports un certain jour il y a une semaine ou deux. Nous avons repris la question à notre dernière réunion, ainsi qu'en font foi les dossiers, et avons formellement mis un terme à cette période, et le reste des délibérations avait trait aux deux rapports que nous avons entendus aujourd'hui. Notre position sous ce rapport était celle que M. Beaubien a indiquée ce matin, et l'occasion que M. Walsh réclame maintenant fut offerte à la dernière réunion, puis l'on mit fin à cette période; et je prétends que tout interrogatoire subséquent tendant à remettre ces rapports sur le tapis est contraire au règlement.

M. GRAY: A moins que nous ne mettions définitivement un terme à la question—j'étais absent et n'ai pas eu l'occasion de lire les témoignages—mais sûrement à moins que nous ne mettions fin à la question, si le rapport est conforme au règlement, les membres du comité peuvent poser sur le rapport des questions au ministre ou à M. Fullerton. Je répète qu'à moins d'avoir l'occasion de revoir le rapport, il est assez difficile de poser des questions; mais à moins que vous n'ayez mis fin à toute discussion je ne vois pas comment vous pouvez le faire maintenant sans savoir ce qui va être dit. Je suis porté à croire que la porte est maintenant large ouverte.

Le PRÉSIDENT: Elle est fermée en ce qui concerne le rapport de M. Fullerton et la déclaration du ministre; quant à ce qui est de l'autre rapport elle reste ouverte et vous avez le droit de poser toute question qui vous plaira.

M. WALSH: J'apprécie parfaitement le fait que la déclaration faite ce matin l'a été sur demande, et le ministre a eu l'occasion de répondre; mais il est des renseignements additionnels que je désire obtenir tandis que le juge Fullerton est devant le Comité, afin que je puisse mieux comprendre ce rapport annuel, et pour que les autres membres du comité puisse aussi profiter de cette occasion. Voici une question que je désire poser au juge: étiez-vous entièrement responsable de la préparation des rapports du National-Canadien qui ont été étudiés par le comité?

L'hon. M. FULLERTON: Pas entièrement.

[L'hon. C. P. Fullerton.]

M. WALSH: Ces rapports ont-ils été préparés en consultation avec les autres régisseurs?

L'hon. M. FULLERTON: Absolument, et avec le haut personnel.

M. WALSH: Le haut personnel était-il présent et a-t-il eu l'occasion de les discuter avec les régisseurs

L'hon. M. FULLERTON: Toute occasion. Le rapport a été approuvé par le président et par le vice-président avant d'être livré.

M. WALSH: Le président, qui est le chef de l'exploitation, a-t-il eu toute occasion d'exprimer ses opinions dans ces rapports?

L'hon. M. FULLERTON: Il a approuvé le rapport.

L'hon. M. HOWE: A-t-il eu toute occasion d'y exprimer ses opinions?

L'hon. M. FULLERTON: Oui, dès le début.

L'hon. M. HOWE: Il ne signe pas le rapport à titre de président?

L'hon. M. FULLERTON: M. Hungerford prend connaissance de tout le rapport avant qu'il soit signé et imprimé.

M. WALSH: Vous affirmez alors que M. Hungerford a pris connaissance de ces rapports, en particulier de celui-ci, et a approuvé le contenu de ce rapport-ci?

L'hon. M. FULLERTON: Parfaitement.

M. WALSH: Et il a eu l'occasion de faire des suggestions s'il différait d'opinion sur des choses que vous avez préparées?

L'hon. M. FULLERTON: Toute chance.

M. WALSH: Et les autres régisseurs ont eu la même occasion?

L'hon. M. FULLERTON: Absolument.

M. WALSH: Autrement dit, il ne contient pas que votre seule opinion?

L'hon. M. FULLERTON: Pas du tout.

Le PRÉSIDENT: Il est signé par les trois régisseurs.

L'hon. M. FULLERTON: Les trois régisseurs l'ont signé. M. Hungerford l'a approuvé et l'a examiné.

M. WALSH: Pouvez-vous dire au Comité si le président assistait aux assemblées régulières du Conseil de régie qui ont eu lieu de temps à autre durant l'année?

L'hon. M. FULLERTON: Je ne me souviens pas qu'il ait été absent une seule fois.

M. WALSH: Il était régulièrement présent?

L'hon. M. FULLERTON: Je ne me rappelle pas qu'il ait été absent une seule fois de nos assemblées.

M. WALSH: Autrement dit il a eu toutes les occasions voulues de prendre part à toutes les délibérations relatives à la gestion des Chemins de fer Nationaux?

L'hon. M. FULLERTON: Absolument.

M. WALSH: Lesquelles ont abouti à la rédaction finale de ce rapport?

L'hon. M. FULLERTON: C'est absolument exact.

M. HEAPS: Je désire, monsieur le président, poser une question qui s'adressera plus particulièrement au ministre. Il a fait allusion, et il en est question dans le rapport annuel, au congédiement d'employés à la suite de mesures de coopération. On a fait allusion, et je crois qu'il en est question dans le 26^e rapport, à ce qu'on appelle aux Etats-Unis l'allocation à la sortie du service. Le ministre a proposé que les régisseurs du chemin de fer confèrent avec tous les intéressés, afin d'élaborer un plan en vue d'atténuer de quelque façon la situation difficile dans laquelle se trouveraient ceux qui ont servi le réseau pendant de longues années, si on décidait d'en congédier un certain nombre. Est-ce là un

indice de la politique du ministre, à l'effet qu'il désire qu'une chose de cette nature soit établie si la coopération est effectuée dans le service des deux réseaux?

L'hon. M. HOWE: Je n'ai pas fait de déclaration de politique. J'ai simplement fait une remarque sur l'allusion contenue dans le rapport du président. Il n'y a pas de doute, et mon ami le sait bien, que l'arrangement aux Etats-Unis était entièrement entre l'administration et les hommes eux-mêmes, de la même manière que sont conclus tous autres arrangements relatifs aux salaires et toute autre entente du genre. Selon moi, ce n'est pas une question réclamant l'intervention du gouvernement.

M. HEAPS: Je crois que le ministre lui-même se rend compte qu'aux Etats-Unis c'est le fait qu'une certaine mesure législative était présentée au Congrès qui amena l'arrangement entre les chemins de fer et leurs employés, et c'est en vue de contrebalancer la législation du Congrès américain que les employés et les employeurs des chemins de fer se sont entendus.

L'hon. M. HOWE: Je ne crois pas que cette déclaration soit exacte. Le projet de loi n'avait pas encore été proposé. Un comité avait été nommé pour examiner la situation et l'enquête avait lieu lorsque cette entente a été faite directement par les chemins de fer et leurs employés. Voilà l'exposé exact, je pense.

M. WALSH: Pouvons-nous supposer, d'après ce rapport, que le coût d'exploitation du réseau national a été plus faible cette année qu'en 1933, par exemple?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. WALSH: Pouvons-nous tirer de ce rapport la conclusion que les frais d'exploitation ont été réellement inférieurs?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

L'hon. M. HOWE: Je ne crois pas que cette déclaration soit juste.

M. WALSH: Cette déclaration est-elle juste?

M. KINLEY: Non. Le coût en est de six ou sept millions de dollars de plus.

L'hon. M. FULLERTON: Les frais sont supérieurs à cause de l'accroissement du trafic. Le coût net est inférieur.

M. HEAPS: Pouvons-nous dire que le coefficient d'exploitation est inférieur?

L'hon. M. FULLERTON: Le coefficient d'exploitation. J'ai donné là le coefficient d'exploitation par comparaison entre 1935 et 1933. Il était inférieur.

M. HEAPS: Il est inférieur?

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

M. WALSH: J'ignore si ma question sera régulière ou non. Vous pourrez me reprendre si elle ne l'est pas.

Le PRÉSIDENT: Alors ne la posez pas.

M. WALSH: Il est question dans ce rapport d'intervention politique. Avez-vous parfois constaté quelque attaque particulière en ce sens, même en ces derniers mois?

M. HEAPS: En ces quelques dernières années.

M. WALSH: Oui, en ces quelques dernières années. Je ne tiens pas à mettre en cause un parti ou un gouvernement en particulier.

Le PRÉSIDENT: Croyez-vous que votre question soit loyale? Pourquoi embarrasser le président? Il a exposé très loyalement toute la situation et il a fait allusion à la situation politique. Je crois que vous devriez vous en tenir là.

M. WALSH: Très bien. Une autre question encore. Je ne sais si elle reste dans les limites du rapport. Le rapport laisse entendre, ou plutôt je lis dans le rapport, que les moyens de coopération ont été pleinement étudiés et épuisés. Ce n'est pas un exposé juste, n'est-ce pas?

[L'hon. C. P. Fullerton.]

L'hon. M. FULLERTON: Il n'en est pas ainsi. Quel rapport est-ce?

M. WALSH: C'est dans le rapport que j'ai en main.

L'hon. M. FULLERTON: Tous les moyens ne sont pas épuisés.

M. WALSH: Les moyens ne sont pas épuisés. Il reste encore un chemin d'accès?

L'hon. M. FULLERTON: Parfaitement. Nous y travaillons toujours.

M. WALSH: Vous pensez que les régisseurs peuvent réaliser et réaliseront encore quelque chose en ce sens?

L'hon. M. FULLERTON: Je ne crois pas qu'on puisse même en douter.

M. WALSH: Ceci est étranger au rapport; à mon avis, du moins. Mais je vais poser la question et vous la déclarerez irrégulière si vous voulez.

L'hon. M. STEWART: Ne l'engagez pas à le faire.

M. WALSH: Vous avez correspondu avec le ministre des Finances depuis octobre 1935.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre.

L'hon. M. FULLERTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Cela ne vous regarde pas. Si le projet de loi est soumis à notre examen, vous aurez l'occasion d'en parler.

M. WALSH: Puis-je demander à M. Fullerton s'il excepterait du terme "confidentiel et privé" toute correspondance qu'il a échangée avec le ministère des Finances depuis octobre 1935.

M. HEAPS: Cela est irrégulier.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre. Vous ne devez pas poser cette question, à mon avis. Si les lettres portent la mention "personnel", je ne crois pas qu'il appartienne au juge Fullerton d'en faire autre chose.

M. HEAPS: Elles sont personnelles pour un côté comme pour l'autre.

Le PRÉSIDENT: Oui, pour les deux côtés.

M. WALSH: Je demandais simplement au juge Fullerton s'il voulait les rendre publiques.

L'hon. M. FULLERTON: Je n'y vois aucun inconvénient.

M. WALSH: Merci.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, allons-nous remercier le juge Fullerton de son témoignage, puis siéger à huis clos?

L'hon. M. STEWART: Monsieur le président, je voudrais demander au président du Conseil de régie de bien vouloir expliquer plus à fond la répartition des tâches entre lui-même et le président du réseau.

Le PRÉSIDENT: Est-ce une question équitable, monsieur Stewart?

L'hon. M. STEWART: Certes. Sans quoi eus-je posé la question?

Le PRÉSIDENT: C'est parfait. Vous pouvez avoir une excellente raison de poser la question. Mais le juge Fullerton s'est conformé aux désirs du comité. Il a remis à celui-ci un exposé écrit, dont j'ai reçu copie ainsi que le ministre. Il a lu cet exposé devant nous. J'ai mal fait peut-être de ne pas l'avoir distribué dès l'ouverture de la séance. Mais je ne crois pas qu'il soit juste de demander au juge Fullerton de développer plus avant sa thèse. Le comité n'est pas saisi de l'affaire. Vous pouvez poser cette question à la Chambre lors de l'étude du bill, monsieur Stewart. Le ministre vous répondra ou se renseignera auprès du juge Fullerton, s'il le désire. Mais nous ne sommes pas en ce moment saisis de l'affaire.

L'hon. M. STEWART: Monsieur le président, le président du Conseil de régie ne siège pas à la Chambre. Comment donc puis-je le lui demander? Le ministre n'en sait rien et ne pourra donc pas me répondre.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez le demander au ministre. Celui-ci se renseignera auprès de M. Fullerton.

L'hon. M. STEWART: Non. Il ne le saura pas de cette façon. Voilà, je crois, l'unique raison de cette demande.

Le PRÉSIDENT: La question est irrégulière, à mon avis.

M. HEAPS: Absolument. Toute l'affaire est irrégulière.

Le PRÉSIDENT: Votre Honneur, nous vous sommes obligés d'avoir bien voulu témoigner ici ce matin.

M. WALSH: A titre de membre du parti que je représente ici, je tiens tout d'abord à exprimer au juge Fullerton la satisfaction que m'a donnée son excellent exposé. Si j'ai contribué à lui imposer la lourde tâche de témoigner ici et de rédiger son rapport, qu'il me pardonne. Mais je crois que cette tâche est motivée par la documentation que nous avons reçue.

Le PRÉSIDENT: Adopté.

L'hon. M. FULLERTON: Avez-vous encore besoin de nous?

Le PRÉSIDENT: Non, c'est tout.

Messieurs, allons-nous siéger à huis clos?

Des VOIX: Oui.

A midi vingt-cinq, le comité suspend la séance pour la reprendre tout de suite après à huis clos.

APPENDICE

LETTRE DE SIR E. W. BEATTY, ACCOMPAGNÉE D'UN MÉMOIRE ET SUIVIE D'UNE LETTRE DE M. S. W. FAIRWEATHER

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

BUREAU DU PRÉSIDENT DU CONSEIL ET DU RÉSEAU

MONTRÉAL, le 16 mai 1936.

Sir EUGÈNE FISET,
Président,
Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande,
Chambre des communes,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—À la page 169 du compte rendu des Délibérations et Témoignages du comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande, en réponse à une demande de M. Maybank, M. Fairweather a déposé un état qui a pour objet de mettre au point le coefficient d'exploitation des lignes du National-Canadien au Canada, en vue de sa comparaison avec le coefficient du Pacifique-Canadien.

Nos statisticiens ont relevé des erreurs dans les calculs de M. Fairweather, et ils les ont énumérées dans un mémoire annexé à la présente lettre. Si le Règlement de votre comité le permet, vous m'obligeriez en insérant ce mémoire dans le compte rendu du comité, afin que cette compagnie n'ait pas à souffrir de l'état unilatéral déposé au nom des chemins de fer Nationaux du Canada.

Je transmets une copie de cette lettre et du mémoire à M. Howe.

Bien à vous,

E. W. BEATTY,
Président du conseil et du réseau.

MÉMOIRE

Dans un état déposé le 6 mai 1936 à titre d'appendice au compte rendu des Délibérations et Témoignages du comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande, M. Fairweather apporte six mises au point au coefficient d'exploitation du National-Canadien afin, soutient-il, de le rendre comparable à celui du Pacifique-Canadien. Ces mises au point visent les item suivants:

- (1) Frais des messageries, télégraphes, pensions, colonisation et ressources naturelles.
- (2) Parcours moyen.
- (3) Chargement de wagon.
- (4) Intensité du trafic-voyageurs.
- (5) Intensité du trafic-marchandises.
- (6) Problèmes de gestion.

Nous trouvons à redire aux mises au point pour les raisons qui suivent:

Item (1).—M. Fairweather a suivi une méthode incomplète et inusitée pour établir la différence entre la comptabilité des deux réseaux. Une base de comparaison autorisée a été posée par la Commission royale chargée d'enquêter au sujet des chemins de fer et du transport au Canada en 1931-32. Les deux réseaux

communiquèrent à la Commission des comptes uniformes que celle-ci inséra plus tard dans son rapport. Les coefficients d'exploitation tirés de ces comptes furent mis en tableaux par la Commission. En guise d'explication, celle-ci apporta les commentaires qui suivent:

138. En comparant les résultats obtenus sur les deux réseaux, en prenant pour base les coefficients d'exploitation, il est nécessaire, avant d'en venir à une conclusion, de tenir compte des facteurs qui peuvent avoir exercé leur influence sur les résultats obtenus par l'un ou l'autre des réseaux et de s'assurer, autant que possible, que les chiffres utilisés dans les calculs peuvent convenablement servir à la comparaison. Afin de fournir une base équitable de comparaison, la Commission a chargé un comptable indépendant de chemins de fer de procéder à une analyse et à une comparaison détaillée des comptes d'exploitation du National et du Pacifique.

Le tableau qui suit montre les coefficients d'exploitation des deux compagnies comparés par la Commission royale, mis à jour à l'aide de renseignements transmis au Bureau fédéral de la statistique et basés sur les chiffres de M. Fairweather:

	Coefficients d'exploitation— Comparaison		Coefficients d'exploitation indiqués	
	de la Commission royale		par M. Fairweather	
	Lignes du National Canadien	Lignes du Pacifique- Canadien	Lignes du National- Canadien	Lignes du Pacifique- Canadien
	Réseau au Canada		National- au Canada	
1923..	91.8	94.3	81.0	80.7
1924..	92.5	93.9	80.5	79.6
1925..	86.7	88.4	77.3	77.3
1926..	82.5	84.2	75.8	76.0
1927..	84.9	86.8	78.5	78.9
1928..	82.0	83.6	75.4	75.8
1929..	85.6	87.5	77.3	77.7
1930..	91.2	92.1	78.4	77.4
1931..	99.4	100.0	80.3	80.0
1932..	96.3	96.0	80.8	80.7
1933..	96.2	96.7	78.5	78.3
1934..	92.1	92.5	76.3	77.3
1935..	91.8	93.4	79.1	80.0

* Après déduction des frais de messageries, télégraphes, pensions, colonisation et ressources naturelles, opérée pour la mise au point de M. Fairweather.

Les différences entre les coefficients d'exploitation du National-Canadien (lignes canadiennes) et du Pacifique, sur les deux bases, s'établissent comme suit:

	Commission royale	M. Fairweather	Excédent de la différence	
			Commission royale	M. Fairweather
1923..	13.3	16.5		3.2
1924..	13.4	13.7		.3
1925..	11.1	10.4	.7	
1926..	8.4	7.3	1.1	
1927..	8.3	9.2		.9
1928..	8.2	6.5	1.7	
1929..	10.2	8.3	1.9	
1930..	13.7	12.4	1.3	
1931..	19.7	18.6	1.1	
1932..	15.2	12.8	2.4	
1933..	18.2	18.3		.1
1934..	16.2	15.1	1.1	
1935..	14.3	13.3	1.0	

Ce tableau montre l'erreur commise par M. Fairweather dans sa mise au point effectuée pour des fins de comparaison. En quatre ans, la différence est supérieure et en neuf ans inférieure à la différence autorisée établie sur la base posée par la Commission royale.

Item (2).—Le Pacifique-Canadien a une traction-marchandises moyenne plus longue parce que le transport du grain dans l'ouest du Canada forme un pourcentage plus élevé de son trafic-marchandises total. Cette traction plus longue, cependant, est inséparable des bas tarifs-marchandises légaux sur ce grain. C'est largement à cause de ces bas tarifs que le revenu moyen du réseau du National-Canadien par tonne et par mille pour toutes les marchandises en 1935 a dépassé de plus de 6 p. 100 celui du Pacifique-Canadien et de 2 p. 100 celui de ses lignes canadiennes. Si le Pacifique-Canadien avait reçu le même revenu par tonne et par mille, son coefficient d'exploitation eût été moins élevé. Pour établir une comparaison équitable, M. Fairweather n'était donc pas excusable d'abaisser de 0.9 points le coefficient d'exploitation du National-Canadien (lignes canadiennes) pour compenser les différences dans la traction moyenne au Canada, sans augmenter le coefficient de 1.5 points pour tenir compte des revenus moyens par tonne et par mille plus élevés au Canada.

Item (3).—Tout calcul qui attribue une différence de 1.9 points dans le coefficient d'exploitation pour 1935, ou un montant de \$2,747,000, à l'élément chargement du wagon plus lourd, ne saurait être fondé sur des données capables de supporter l'examen. Jusqu'à un certain point, le chargement du wagon reflète la nature des marchandises transportées. Les marchandises en vrac voyagent en forts chargements et habituellement à bas tarifs. Le chargement du wagon obéit aussi à la pratique de l'exploitation—le contrôle du chargement par le personnel des hangars, etc. La capacité moyenne des voitures à marchandises est à peu près égale pour les deux réseaux, et ni l'un ni l'autre des réseaux charge ses wagons à pleine capacité. En réalité, le National-Canadien avait un chargement plus lourd il y a dix ou douze ans qu'en 1935, malgré le fait que dans l'intervalle il a mis au rancart une forte partie de son matériel léger qu'il a remplacé par du matériel plus lourd. Vu ce qui précède, on se rendra compte de l'impossibilité d'établir une mise au point précise pour la différence dans le chargement du wagon, voire même de déterminer si le coefficient du National-Canadien en subirait une augmentation ou une diminution.

Item (4 et 5).—Le coefficient d'exploitation a subi une mise au point pour l'intensité tant du trafic-voyageurs que du trafic-marchandises. Pour l'année 1935, la mise au point pour l'intensité du trafic-marchandises a été de 5.8 points et pour l'intensité du trafic-voyageurs de 3.4 points, soit un total de 9.2 points. L'excédent du revenu d'exploitation du Pacifique-Canadien par mille de ligne sur celui des lignes du National-Canadien au Canada a été de 19.8 p. 100 pour l'année. Donc, en 1935, chaque 2 p. 100 de différence dans l'intensité du trafic a nécessité une mise au point d'environ un point dans le coefficient d'exploitation. Des mises au point équivalentes ou plus considérables ont été opérées en d'autres années. Ces mises au point doivent avoir été calculées sur une base très arbitraire et en prenant beaucoup pour acquis. L'auteur de l'état explique la méthode qui fut employée à la page 132 des Témoignages. On peut juger de l'importance de la mise au point qui fut opérée en apportant une mise au point semblable pour d'autres chemins de fer. Par exemple, le New York Central, en 1935, avait un revenu d'exploitation par mille de voie de 320 p. 100 supérieur à celui du National-Canadien. Le côté ridicule de la mise au point devient visible lorsqu'on cherche à déduire plus de 100 p. 100 du coefficient d'exploitation du National-Canadien. Il est évident que l'effet de l'intensité du trafic a été fortement exagéré.

Le tableau ci-après montre l'effet négligeable de faibles différences dans l'intensité du trafic sur les comparaisons:

Exemple 1	Année	Revenu d'exploitation par mille de voie	Coefficient d'exploitation	Excédent du N.-C. sur le P.-C. (points)
Pacifique-Canadien.. . . .	1930	\$11,952	78.36%	13.70
National-Canadien.. . . .	1930	9,783	92.06%	
Pacifique-Canadien.. . . .	1931	9,254	80.31%	11.75
Exemple 2				
Pacifique-Canadien.. . . .	1931	9,254	80.31%	10.69
National-Canadien.. . . .	1931	7,821	100.00%	
Pacifique-Canadien.. . . .	1932	7,736	80.79%	19.21

L'exemple 1 montre une différence dans les coefficients de 13.70 points avec un excédent de revenu d'exploitation par mille de \$2,169 pour le Pacifique-Canadien, mais l'écart est encore de 11.75 points avec un excédent de revenu d'exploitation par mille de \$529 pour le Pacifique-Canadien. L'exemple 2 montre une différence dans les coefficients de 19.69 points avec un excédent de revenu d'exploitation par mille de \$1,433 pour le Pacifique-Canadien, mais l'écart est encore de 19.21 points avec un excédent de revenu d'exploitation par mille de \$85 pour le Pacifique-Canadien. La comparaison entre 1931 et 1932 est un peu faussée en raison de la réduction des tarifs de salaires effectuée dans la dernière de ces années, mais il ressort du tableau que les mises au point que M. Fairweather a apportées à l'intensité du trafic ne sont pas exactes et que d'autres conditions que la différence dans l'intensité du trafic influent fortement sur la différence dans les résultats d'exploitation.

Item (6).—Il ressort des témoignages que le National-Canadien comprend 139 compagnies. Avec ses filiales, le Pacifique-Canadien comprend un nombre à peu près égal de compagnies. Le Pacifique-Canadien, particulièrement à cause de ses services océaniques, exerce son activité sur une vaste superficie. En somme, les problèmes de gestion des deux compagnies ne doivent pas différer sensiblement. Ces problèmes comprennent l'évitement et l'élimination des effets de toutes conditions adverses. Malheureusement, le Pacifique-Canadien a, lui aussi, des obstacles à surmonter.

On soutient que le National-Canadien a été incapable de standardiser son matériel; qu'il a à exploiter et à entretenir des services trop vastes et qui chevauchent ainsi que des lignes qui font double emploi. D'autre part, la rampe sur sa ligne principale est plus douce que sur celle du Pacifique-Canadien, particulièrement en Colombie-Britannique. Une foule de ses lignes furent construites à grands frais à un niveau qui dépassait les exigences immédiates du trafic, dans le dessein avoué d'assurer des frais d'exploitation peu élevés. Son programme de construction de matériel roulant nouveau a été plus vaste que celui du Pacifique-Canadien. Il aurait fallu augmenter le coefficient d'exploitation du National-Canadien afin de tenir compte de ces conditions et d'autres conditions lors des mises au point que M. Fairweather a effectuées en ce qui touche les items dont il a parlé. Il est inexcusable de n'avoir tenu compte que des items prétendus défavorables au National-Canadien, et d'avoir exclu de ses calculs des items semblables que l'on sait défavorables au Pacifique-Canadien. On se rendra compte de l'extrême difficulté pour l'un ou l'autre des chemins de fer d'arriver à une juste estimation unilatérale du fardeau relatif de ces avantages et de ces désavantages. A défaut d'une enquête complète par une autorité impartiale, on ne peut que présumer seulement si la mise au point exacte favoriserait le Pacifique-Canadien ou le National-Canadien.

Généralités.—Si l'on parcourt les thèses formulées quant aux conditions matérielles sous-jacentes qui contribuent aux différences des résultats entre les chemins de fer publics et les chemins de fer privés du Canada, on ne peut que conclure à leur insuffisance. Tel est l'avis exprimé par la Commission royale qui

a enquêté avec soin dans cette affaire il y a quelques années. La Commission a formulé sans équivoque ses conclusions dans les termes qui suivent:

141. Tout en tenant compte des considérations formulées par le National quant aux conditions défavorables de son exploitation, l'analyse et la comparaison des comptes des deux compagnies ne justifient pas, selon nous, les différences très marquées dans les coefficients d'exploitation des deux réseaux.

La situation n'a pas changé depuis cette conclusion de la Commission royale et nous estimons nettement qu'il est injuste d'insérer dans le compte rendu des mises au point pour des éléments qui influent défavorablement, soi-disant, sur les opérations du National-Canadien par comparaison avec le Pacifique-Canadien, sans simultanément tenir compte de mises au point pour des éléments qui influent favorablement sur ses résultats comparatifs.

S. J. W. LIDDY,

Adjoint du contrôleur, Chemin de fer Pacifique-Canadien.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BUREAU DE L'ÉCONOMIQUE

OTTAWA, le 2 juin 1936.

M. le major général sir EUGÈNE Fiset, K.C.M.G.,

Président, comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande,
Ottawa, Ontario.

CHER SIR EUGÈNE,—J'ai lu avec soin la lettre de M. Beatty ainsi que le mémoire qui l'accompagne. Rien ne motive, à mes yeux, la modification de mon témoignage devant le comité permanent.

Votre dévoué,

S. W. FAIRWEATHER.

Printed by
Harpell's Press Co-operative
Gardenvale

