

J CANADA. PARL. C. DES C.
103 COM. SESS. DES CHEMINS DE
H72 FER ET DE LA MARINE MAR-
1947 CHANDE ...

C44 Procès-verbaux et tém.

A4

NAME - NOM

SESSION DE 1947
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SESSIONNEL
DES
CHEMINS DE FER ET DE LA
MARINE MARCHANDE

Que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 1

SÉANCES DU LUNDI 28 AVRIL ET DU MARDI 29 AVRIL

RAPPORT ANNUEL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX
DU CANADA
(1946)

TÉMOINS

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

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1947

ORDRES DE RENVOI

Le JEUDI 13 mars 1947.

Il est résolu,—Qu'un Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle soit institué, pour la présente session, afin de faire l'examen des comptes, des prévisions budgétaires et des projets de loi qui ont trait aux chemins de fer Nationaux du Canada, aux *Canadian National (West Indies) Steamships* et aux Lignes aériennes Trans-Canada, sous réserve, cependant, des droits du Comité des Subsidés relativement au vote des deniers publics; et que ce Comité soit autorisé à assigner des personnes, à faire produire documents et dossiers et à faire rapport de temps à autre; et que, nonobstant les dispositions de l'article 65 du Règlement, ledit Comité se compose de Messieurs: Belzile, Bourget, Chevrier, Clark, Emmerson, Gibson (*Comox-Alberni*), Harkness, Hatfield, Hazen, Jackman, Kuhl, LaCroix, Lockhart, Maybank, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Mutch, Nicholson, Picard, Pouliot, Reid, Warren.

Le MARDI 15 avril 1947.

Il est ordonné,—Que le nom de M. Lapointe soit substitué à celui de M. Picard en qualité de membre dudit Comité.

Le MARDI 22 avril 1947.

Il est ordonné,—Que l'on transmette audit Comité les rapports annuels de 1946 sur les chemins de fer Nationaux du Canada, sur les *Canadian National (West Indies) Steamships* et sur le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, déposés aujourd'hui.

Il est ordonné,—Que l'on rappelle la résolution adoptée par la Chambre le 4 mars 1947, transmettant au Comité des Subsidés le budget des dépenses de l'année 1947-48 eu égard aux dispositions de ladite résolution affectant les postes:
Vote No 434—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Chemins de fer Nationaux du Canada.

Vote No 435—Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—Chemins de fer autres que le Canadien-National.

Vote No 479—Bac transbordeur et termini de l'Île du Prince-Édouard.—Déficit 1947.

Il est ordonné,—Que lesdits postes 434, 435 et 470 soient transmis pour étude audit Comité.

Le MERCREDI 23 avril 1947.

Il est ordonné,—Que les budgets des dépenses des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* pour l'année civile 1947, déposés aujourd'hui, soient transmis audit Comité.

Le JEUDI 24 avril 1947.

Il est ordonné,—Que l'on transmette pour étude audit Comité le rapport au Parlement de *George A. Touche and Company*, vérificateurs du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1946, déposé aujourd'hui.

Le LUNDI 28 avril 1947.

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

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

Il est ordonné,—Que le quorum dudit Comité soit réduit de 12 à 8 membres et que soit suspendue à cet effet l'application de l'article 65 (3) du Règlement.

Il est ordonné,—Que l'on transmette audit Comité le rapport annuel des lignes aériennes Trans-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1946, déposé aujourd'hui.

Le MERCREDI 30 avril 1947.

Il est ordonné,—Que le nom de M. Dion (*Lac St-Jean-Roberval*) soit substitué à celui de M. LaCroix en qualité de membre dudit Comité.
Certifié conforme

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le LUNDI 28 avril 1947.

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

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

1. Qu'il lui soit permis de faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages, et que soit suspendue à cet effet l'application de l'article 64 du Règlement;
2. Qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre;
3. Que le quorum soit réduit de 12 à 8, et que soit suspendue à cet effet l'application de l'article 65 (3) du Règlement.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,
S. M. CLARK.

PROCÈS-VERBAUX

Le LUNDI 28 avril 1947.

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

Présents: MM. Chevrier, Clark, Emerson, Harkness, Hazen, Jackman, Kuhl, LaCroix, Lockhart, McCulloch (*Pictou*), McLure, Mutch, Nicholson et Warren.

Sur la proposition de M. McCulloch (*Pictou*), appuyé par M. LaCroix, il est

Résolu,—Que M. S. M. Clark soit président du Comité.

M. Clark prend place au fauteuil. Il remercie le Comité de l'honneur qu'on lui fait et exprime le désir de s'acquitter de ses fonctions à la satisfaction générale.

Sur la proposition de M. Lockhart, il est

Résolu,—Que le Comité soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 500 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des procès-verbaux et témoignages du Comité.

Sur la proposition de M. Mutch, il est

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

Sur la proposition de M. McCulloch (*Pictou*), il est

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

Le Comité passe à l'étude du programme des réunions à venir. Après discussion, il est décidé que le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1946 sera étudié à la prochaine séance, et que le Comité s'occupera, comme il le jugera bon, des autres questions inscrites à l'ordre du jour.

Le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 29 avril, à 11 h. du matin.

Le MARDI 29 avril 1947.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, contrôle et exploite, se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Présents: MM. Belzile, Bourget, Chevrier, Clark, Emerson, Gibson (*Comox-Alberni*), Harkness, Hatfield, Hazen, Jackman, Kuhl, LaCroix, Lockhart, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Nicholson, Lapointe, Pouliot, Reid et Warren. (21).

M. R. C. Vaughan, président des chemins de fer Nationaux du Canada est appelé. Il donne lecture du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1946 et répond aux questions qui lui sont posées à ce sujet. Il a à ses côtés, pendant l'interrogatoire, MM. N. B. Walton, vice-président exécutif, et T. H. Cooper, vice-président et contrôleur des chemins de fer Nationaux du Canada.

Les témoins se retirent.

Le Comité s'ajourne à 1 heure de l'après-midi pour se réunir de nouveau à 4 heures.

Le Comité reprend sa séance à 4 heures, sous la présidence de M. Clark.

Présents: MM. Bourget, Clark, Emmerson, Hatfield, Hazen, Jackman, LaCroix, Lockhart, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Mutch, Nicholson, Lapointe, Pouliot, Reid et Warren. (17).

On reprend l'étude du rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1946.

MM. Vaughan, Cooper et Walton sont rappelés et interrogés de nouveau.

Sur la proposition de M. McCulloch (*Pictou*), il est

Résolu,—Que le rapport annuel du président des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1946 soit adopté.

Le Comité s'ajourne jusqu'au mercredi 30 avril à 10 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
J. G. DUBROY.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

le 29 avril 1947.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il y a quorum: passons à l'ordre du jour. On me permettra, tout d'abord, au nom du Comité, de souhaiter la bienvenue aux directeurs des chemins de fer Nationaux qui nous rendent cet après-midi leur visite annuelle. Nous sommes toujours heureux de les accueillir. Les dispositions de cette pièce ne sont pas des plus heureuses et nous verrons ce que nous pouvons faire pour y remédier avant notre séance de cet après-midi.

M. LOCKHART: Avez-vous parlé d'une séance cet après-midi?

Le PRÉSIDENT: Si le Comité y consent, bien entendu, monsieur Lockhart.

M. LOCKHART: Voilà qui est mieux.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous avons eu jusqu'ici l'habitude de demander à M. Vaughan de lire son rapport et de le faire suivre des commentaires qu'il pourra juger appropriés, après quoi il répondra aux questions qu'on voudra bien lui poser. Si les membres du Comité y consentent, je demanderai à M. Vaughan de nous donner lecture de son rapport.

M. R. C. VAUGHAN, C.M.G. (Président des chemins de fer Nationaux du Canada):

MONTREAL, le 15 mars 1947.

L'honorable LIONEL CHEVRIER, C.R., M.P.,
Ministre des Transports,
Ottawa.

Monsieur le ministre,—Conformément aux dispositions de la loi de 1936 sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, le Conseil d'administration à l'honneur de vous présenter le rapport des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1946.

Le rapatriement des armées canadiennes s'est terminé; au cours de l'année, un grand nombre d'épouses et d'enfants de soldats ont été transportés des ports de débarquement à divers endroits au Canada. Le passage de l'économie de guerre au régime du temps de paix a donné naissance à des problèmes sérieux et urgents dont le Canada a eu sa part, et dont la conséquence pour le National-Canadien, entreprise d'utilité publique, a été une année difficile. Le retour à un trafic normal a été gêné par la transformation de certaines industries, les grèves et le manque de matériel roulant, difficultés qu'ont connues tous les chemins de fer au Canada et aux États-Unis.

En dépit de ces éléments, le trafic ferroviaire a été considérable et calculé en train-milles, il n'a été que de 3.8 p. 100 inférieur à celui de 1945. Les recettes, cependant, ont diminué de 7.7 p. 100. Les économies dans les frais d'exploitation, par suite d'un trafic moins intense, ont été plus qu'annulées par les augmentations de salaires et du coût des matériaux servant à l'exploitation et à l'entretien.

En présence de la diminution des recettes et de l'augmentation des frais, il était inévitable que le revenu net accusât une diminution sensible en 1946, par comparaison avec les années précédentes.

Suit un résumé du bilan d'exploitation. L'état détaillé des recettes apparaît à la page suivante.

	1946	1945
Recettes d'exploitation.....	\$400,586,025 89	\$433,773,393 56
Frais d'exploitation.....	357,236,718 29	355,294,048 48
Revenu net d'exploitation.....	\$ 43,349,307 60	\$ 78,479,345 08
Impôts, matériel et propriétés exploités en commun.....	11,790,360 40	10,601,406 83
Revenu net d'exploitation du réseau ferroviaire.....	\$ 31,558,947 20	\$ 67,877,938 25
Autres revenus, moins les défalcatons,—Crédit	4,160,579 72	3,206,334 49
Intérêt sur la dette consolidée entre les mains du public.....	\$ 23,358,514 18	\$ 26,021,784 56
Intérêt sur les prêts de l'État.....	21,322,583 23	20,306,358 18
Déficit 1946,—Excédent 1945.....	\$ 8,961,570 49	\$ 24,756,130 00

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Recettes d'exploitation. Le niveau élevé des recettes atteint pendant la guerre a accusé un fléchissement; néanmoins les recettes brutes, en 1946, se sont élevées à \$400,586,000. Ce chiffre reflète l'énorme volume de transport assuré par le réseau national au cours de la période de réadaptation.

En 1946, les recettes ont accusé une diminution de 7.7 p. 100 sur l'année précédente. Le trafic a commencé à fléchir en août 1945, pour s'abaisser, à rythme accéléré, jusqu'en juin 1946, alors qu'il s'est quelque peu stabilisé. Au cours des trois derniers mois de l'année, la tendance à la baisse s'est transformée en courbe ascendante et une augmentation de 3.7 p. 100 par rapport à la période correspondante de 1945 a été enregistrée.

Les recettes du service des trains de voyageurs (billets, courrier, messageries, wagons-lits, wagons-restaurants, etc.), en 1946, ont marqué une diminution de \$17,267,000 et celles provenant du transport des céréales, de \$14,726,000. Ce double fléchissement est à la base de la diminution totale des recettes brutes.

Les majorations des taux de transport-marchandises autorisées par l'*Interstate Commerce Commission* des États-Unis, et mises en vigueur le 1er juillet 1946, se sont traduites par une augmentation de \$4,290,000 des recettes brutes du réseau.

Frais d'exploitation. Dans le service des voyageurs, le nombre de milles voyageurs a diminué de 31.4 p. 100 et les recettes provenant de la vente des billets de 23.1 p. 100 alors que le nombre de train-milles n'a diminué que de 4.1 p. 100. Le nombre de voyageurs par voiture-mille a diminué de 20 p. 100. Ces chiffres révèlent un changement dans le caractère du trafic.

Dans le service des marchandises, bien que les chargements de wagons aient augmenté de 2.6 p. 100 sur 1945, les recettes ont diminué de 5.1 p. 100 et le tonnage transporté de 1.2 p. 100. La longueur moyenne du parcours des marchandises a diminué de 9.8 p. 100. Il a été transporté 27 p. 100 moins de céréales. Cette dernière diminution et le caractère différent des produits transportés ont réduit la charge moyenne par wagon de 7.9 p. 100 et la charge nette des trains de 7.3 p. 100. Cet état de choses,—un plus grand nombre de wagons transportant de plus faibles chargements sur des parcours réduits,—explique en partie qu'il ait été impossible de réduire les frais en proportion des recettes.

Le relèvement des salaires a ajouté \$17,821,000 aux frais d'exploitation. Le coût du combustible et des matériaux a continué de s'élever et représente une augmentation des frais d'exploitation que l'on estime à \$4,338,000 par comparaison avec l'année précédente.

De 1942 à 1945, des réserves ont été constituées en vue de pourvoir à une diminution éventuelle de la valeur des inventaires ainsi qu'aux réparations et renouvellements des voies et de matériel roulant qui avaient dû être différés par suite de la pénurie de main-d'œuvre et de matériaux. Ces réserves se sont chiffrées, au total, à \$46,524,000. Au cours de 1946 il a été possible d'entreprendre certains travaux faisant partie du programme d'entretien qui avait été différé. Une somme de \$13,524,000 a été prélevée à même ces réserves et créditée aux frais d'exploitation sur lesquels elle avait d'abord été imputée.

La somme de \$17,701,420 a été imputée sur les frais d'exploitation, au titre de dépréciation, contre \$16,974,015 en 1945. Les taux sont demeurés les mêmes mais les immobilisations en matériel ont été plus fortes.

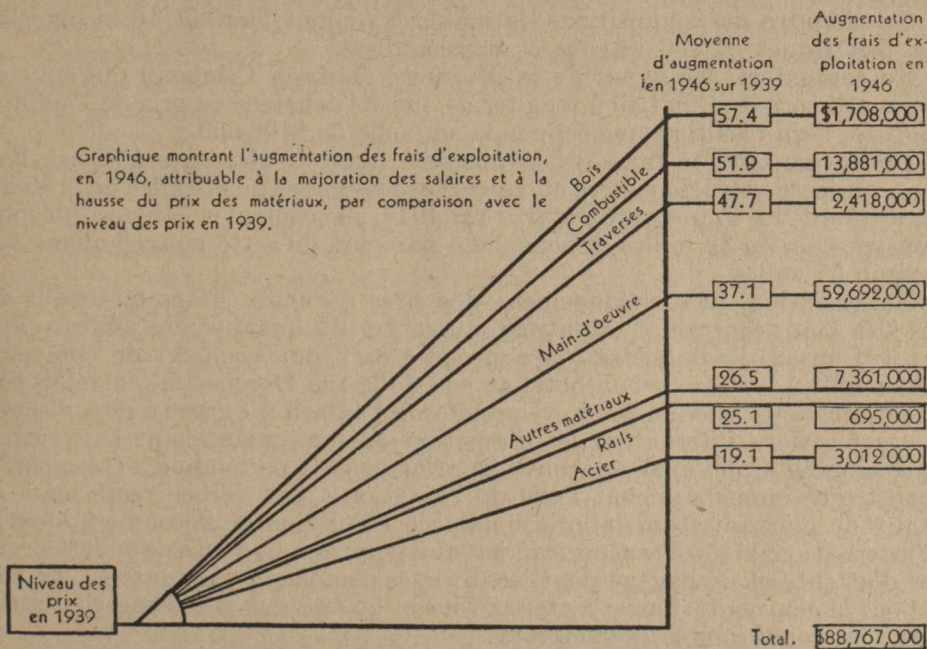
La moyenne du nombre d'employés au cours de l'année a été de 105,353. Le total des rémunérations s'est élevé à \$237,335,781.

L'index officiel du coût de la vie au Canada était de 127.1 p. 100 en décembre 1946, contre 103.8 p. 100 qu'il était en décembre 1939, soit une augmentation de 22.45 p. 100. Pour le chemin de fer, le coût de la vie représente le coût de la main-d'œuvre et des matériaux. Entre 1939 et 1946, le coût de la main-d'œuvre s'est élevé de 37.1 p. 100 et celui des matériaux de 35.9 p. 100. En 1946, l'augmentation des frais d'exploitation attribuable au relèvement des salaires et à la hausse des prix des matériaux s'est chiffrée par \$88,767,000 par comparaison avec le niveau des prix en 1939.

Dans les rapports précédents, le Conseil d'administration a signalé l'aggravation des frais d'exploitation. Il a fait remarquer qu'en face de l'immobilisation des taux pour marchandises et voyageurs, au niveau d'avant-guerre, le réseau devait compter sur une augmentation du volume de trafic pour maintenir une position financière satisfaisante et, qu'advenant un fléchissement sérieux du trafic, et non autrement compensé, il deviendrait impossible de maintenir



Graphique montrant l'augmentation des frais d'exploitation, en 1946, attribuable à la majoration des salaires et à la hausse du prix des matériaux, par comparaison avec le niveau des prix en 1939.



une position satisfaisante. Les événements de 1946 sont venus justifier cette prétention. L'augmentation des frais qui était passée inaperçue en période de trafic maximum se fit sentir dès que le volume de ce trafic diminua et elle continuera d'avoir des répercussions pendant un certain temps encore. Les augmentations de salaires accordées le 1er juin resteront en vigueur pendant toute l'année 1947. On estime que le prix des matériaux sera de 10 p. 100 plus élevé. Pour ces raisons, les frais d'exploitation excéderont de quelque 20 millions de dollars ceux de 1946, et, à supposer que les recettes se maintiennent au même niveau, il y a lieu de prévoir un déficit de quelque 30 millions de dollars pour 1947. Dans ces circonstances, le Conseil d'administration a approuvé que le National-Canadien se joigne aux autres chemins de fer canadiens pour demander à la Commission des Transports, par l'entremise de l'Association des chemins de fer du Canada, d'autoriser une augmentation des taux de marchandises. Cette demande est présentement en instance devant la Commission.

Revenu net d'exploitation.—Dédution faite de \$357,236,718 en frais d'exploitation des \$400,586,025 de recettes d'exploitation, le revenu net d'exploitation s'établit à \$43,349,307. L'an dernier, ce revenu fut de \$78,479,345.

Revenu net.—Compte tenu de diverses charges consistant en impôts, matériel, propriétés exploitées en commun, change et escompte, ainsi que divers crédits tels que dividendes et intérêts, recettes provenant de l'exploitation des hôtels et des filiales, etc., le revenu net disponible pour le service de la dette a été de \$35,719,527, soit un rendement de 1.78 p. 100 sur le capital global du réseau. Le service de l'intérêt sur la dette entre les mains du public et sur les prêts de l'État s'est élevé à \$44,681,087. Si l'on tient compte de l'intérêt, le déficit pour l'année est de \$8,961,570, par comparaison au surplus de \$24,756,130 en 1945.

COMPTE D'IMMOBILISATIONS

Les immobilisations au cours de l'année se sont élevées à \$16,309,797 (voir le détail, page 18 du Rapport annuel de 1946 sur les chemins de fer Nationaux du Canada.)

Au chapitre des acquisitions de matériel roulant figurent 16 locomotives diesel électriques et 856 wagons à marchandises.

En septembre, les lignes de la *Manitoba Railway Company* qui sont exploitées aux termes d'un bail à long terme ont été achetées au prix de 7 millions de dollars; il en résultera une économie annuelle de \$106,000.

Les levers ont été faits sur la nouvelle ligne de Barraute à Kiask-Falls (P.Q.), qui permettra de mettre en valeur les ressources de la vallée de la rivière Bell, au nord du Transcontinental. En 1947, un contrat a été accordé pour la construction de 39 milles de voie. Le parcours de cette nouvelle ligne sera d'environ 55 milles.

En prévision du développement des sites de choix situés au-dessus des voies à la Gare centrale, à Montréal, au centre du quartier des affaires de la ville, le Conseil d'administration a proposé au Gouvernement de construire un immeuble à bureaux et un hôtel au sud de la rue Dorchester, entre les rues Sainte-Geneviève et Mansfield. Une aile de l'édifice à bureaux sera réservée aux organisations internationales d'aviation qui ont maintenant leur siège à Montréal. Le projet a été approuvé en principe et la permission a été accordée de construire immédiatement l'aile de l'aviation. Cet édifice renfermera les bureaux de l'Organisation internationale de l'Aviation civile et de l'Association internationale du Transport aérien ainsi que des bureaux de billets et des salles d'attente et de bagage pour les diverses compagnies aériennes. Le contrat pour la charpente d'acier a été attribué et les travaux commenceront aussitôt que les conditions le permettront.

FINANCE

La dette consolidée du réseau a été réduite au cours de l'année de \$15,-193,307.43. Elle se décompose comme suit:

Remboursements de la dette consolidée:

Obligations garanties, 2¼ p. 100 à 7 ans, échéance le 15 janvier 1946.....	\$15,000,000 00	
Obligations S.F. à 6½ p. 100, échéance le 1er juillet 1946.....	23,752,000 00	
Obligations St. John & Quebec Ry. 4 p. 100.....	622,657 40	
Versements annuels du principal au trust du matériel.....	3,150,000 00	
Rapatriement de divers titres.....	232,342 59	
		<hr/>
Réduction de la dette consolidée.....		\$42,756,999 99

Nouveaux prêts de l'État:

Prêts pour le remboursement au pair des deux émissions, des actions de l'Atlantic & St. Lawrence et de divers titres rapatriés au prix du marché....	\$38,713,077 75
Prêt en vertu d'accords de location,—achat de matériel.....	2,345,949 56
	<hr/>
	\$41,059,027 31

Remboursements de prêts de l'État:

Prêts remboursés à même l'excédent de 1945.....	\$ 4,756,130 00	
Paiements annuels de principal d'après l'accord location—achat de matériel.....	6,193,793 46	
Paiement en vertu de la loi de finance et de garantie 1945.....	2,545,411 29	
	<hr/>	
	\$13,495,334 75	\$27,563,692 56
		<hr/>
Réduction de la dette au cours de l'année.....		\$15,193,307 43

Les postes de la dette consolidée et des prêts du Dominion du Canada ainsi que les intérêts qui s'y rapportent figurent aux pages 18 et 19.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

Le nombre d'expéditions confiées aux messageries du National-Canadien en 1946 a été de 18,937,707, une augmentation de 1,873,991 (10·98 p. 100) sur 1945. Ce service a connu le plus fort volume de trafic et les recettes les plus élevées de son histoire. La plus forte proportion du trafic consistait en marchandises générales.

Les Télégraphes du National-Canadien ont transmis plus de dépêches et de cablogrammes qu'au cours de toute autre année, le total dépassant douze millions. La demande de fils télégraphiques et de circuits de téléphone et de radio continue à être considérable. Dans le but d'étendre le service des télégraphes commerciaux, on a fait des expériences, dans le cours de l'année, sur un système de relais par radio entre Montréal, Ottawa et Toronto. Ces expériences sont entreprises par les Télégraphes du National-Canadien, en collaboration avec le service des communications du Pacifique-Canadien et le Conseil national des recherches. Un raccordement radiophonique entre Toronto et Hamilton est envisagé.

Au cours de l'année, le chemin de fer a réouvert ses bureaux du trafic à Hong-Kong et un nouveau bureau à Calcutta.

Pour donner suite à la décision que la compagnie exécuterait désormais elle-même l'épreuve des matériaux, un laboratoire de chimie et de physique bien outillé a été monté à Montréal. L'industrie a de plus en plus recours à notre service de recherches et de développement. S'appuyant sur une vaste expérience et puisant à une importante source de renseignements, ce département poursuit des études économiques détaillées et est en mesure d'aborder, dans un esprit scientifique et de coopération, les problèmes qui se rapportent à la location et aux services requis par les établissements industriels.

Le service de la colonisation et de l'agriculture s'occupe activement de coloniser les terres arables desservies par le réseau. Au cours de l'année 1,439 familles et 690 célibataires ont été établis sur 253,742 acres de terre. Des emplois pour 4,922 personnes ont été obtenus dans l'agriculture, l'industrie forestière et les mines. Ce service a fait venir au Canada un nombre limité d'immigrants britanniques et il est en mesure de s'occuper d'un mouvement d'immigration important s'il en est requis.

Un accord a été conclu avec le Pacifique-Canadien visant l'abandon de 12.2 milles de la voie du National-Canadien entre Trelle-Junction et Morinville (Alb.), et l'usage en commun de 20.2 milles des *Northern Alberta Railways* entre la jonction N.A.R. et Morinville. L'appel au Gouverneur général en conseil d'une ordonnance de la Commission des Transports autorisant l'abandon de 64.7 milles de la ligne du Pacifique-Canadien, entre Forth (près de Red-Deer) et Ullin (Alb.), a été rejeté et les deux réseaux sont à négocier un accord.

L'*Interstate Commerce Commission* a permis l'abandon de 49.08 milles de la ligne du *Grand Trunk Western Railroad* entre Greenville et Kuskegon (Michigan.) Le service a été discontinué le 30 mai 1946.

Le Conseil d'administration désire remercier les hauts fonctionnaires et employés du réseau de l'excellent travail qu'ils ont accompli au cours d'une année chargée et difficile.

Presque tous les employés qui ont été démobilisés ont repris leur service au sein du réseau et plusieurs anciens combattants qui n'étaient pas autrefois à son emploi ont été embauchés.

Je n'ai rien de particulier à ajouter, messieurs, sauf dire que nous venons de traverser une année très difficile. Nous sommes à votre entière disposition pour répondre à toutes les questions qui pourront vous venir à l'esprit à l'égard de nos opérations au cours de l'année écoulée.

M. REID: M. Vaughan, au haut de la page 6, vous parlez des recettes provenant du service des voyageurs et des services ferroviaires, et, sous cette rubrique, vous ne faites mention que de la diminution des recettes provenant du transport des céréales. Pourquoi n'avez-vous pas tout dit? Vous nous avez parlé de tous les services de trains de voyageurs mais lorsqu'il s'est agi des recettes vous n'avez parlé que des céréales. Pourquoi avez-vous parlé seulement des céréales et pourquoi n'avez-vous pas indiqué quelle était, au total, la diminution des recettes provenant du transport des marchandises, en même temps que vous parliez des voyageurs?

M. VAUGHAN: Je crois que M. Cooper peut répondre à cette question.

M. COOPER: Le fléchissement des recettes au poste du service des trains de voyageurs ainsi qu'au poste du transport des céréales représente les diminutions les plus notables au chapitre des recettes. À vrai dire, ces deux postes représentent la diminution intégrale des recettes brutes. Vous aurez observé qu'elles atteignent, au total, le chiffre de 32 millions de dollars; autrement dit ces deux postes représentent 32 millions de dollars sur une diminution totale de recettes brutes de 33 millions.

M. REID: Si l'on décompose la diminution totale de toutes les recettes, il faut absolument tenir compte des céréales; ainsi, quel est le rapport entre la diminution des recettes provenant du transport des céréales et celles tirées du transport des voyageurs? Vous avez parlé de \$14,726,000 pour les céréales et de \$17,267,000 pour le service des voyageurs dans son ensemble.

M. COOPER: Veuillez vous reporter à la page 13; au haut de la page apparaît le détail de nos sources de revenus. Si vous voulez calculer la diminution à l'égard de chaque source de revenu, vous trouverez là les chiffres pertinents. Cela répond-il à votre question?

M. REID: Oui, je crois. Quel est le rapport entre les salaires et les autres dépenses? Quelle proportion des dépenses les salaires représentent-ils?

M. COOPER: Voulez-vous passer à la page 28? À droite, vous y verrez

la répartition des frais d'exploitation. La main-d'œuvre représente 61.79 p. 100 du total de ces frais, le combustible, 10.82 p. 100 et les autres déboursés, 27.39 p. 100.

M. REID: C'est juste. En ce qui concerne les hôtels je vois que le Gouvernement a autorisé la construction d'un nouvel hôtel à Montréal. Combien de vos hôtels rapportent-ils des bénéfices?

M. COOPER: Tous nos hôtels ont rapporté des bénéfices en 1946. Au total, les recettes d'exploitation nettes de nos hôtels ont atteint \$1,102,000 pour 1946. En voici le détail, si vous le désirez: Hôtel Charlottetown, \$29,000; Pictou Lodge, \$1,956; Nova-Scotian, \$139,946; Château-Laurier, \$383,036; Prince-Arthur, \$47,819; Minaki Lodge, \$20,256; Fort Garry, \$111,128; Prince-Edward, \$6,878; MacDonald, \$101,892; Jasper Park, \$114,085 et Bessborough, à Saskatoon, \$145,303.

M. REID: Quelle est la somme engagée pour la construction du nouvel hôtel dans le quartier des affaires à Montréal?

M. COOPER: Jusqu'ici?

M. REID: Oui.

M. COOPER: Nous avons dépensé \$24,000 en études relativement à ce projet.

M. VAUGHAN: Presque toute cette somme a été déboursée pour l'étude du projet du nouvel édifice de l'aviation internationale. C'est le premier immeuble que nous allons construire.

M. REID: En ce qui concerne les agents à Hong-Kong... Pourquoi avez-vous des agents à Hong-Kong, si vous n'avez pas de ligne maritime entre Vancouver et l'Orient?

M. VAUGHAN: Nous songeons naturellement aux affaires que nous ferons sans doute plus tard, mais notre bureau de Hong-Kong est en rapport avec toutes les compagnies de navigation. Ainsi nous pouvons recevoir du trafic de Hong-Kong, passant par l'Angleterre en direction du Canada. Nous sommes en mesure de nous occuper du trafic dans les deux sens, par Vancouver et par Montréal. Voici un mémoire qui vous intéressera peut-être:

"Hong-Kong. Avant la guerre, le National-Canadien avait des bureaux à Hong-Kong et à Singapour depuis quelque temps et notre service du trafic observe attentivement ce qui se passe en Extrême-Orient afin d'y installer de nouveau des représentants à demeure en vue d'assurer, comme avant la guerre, la participation du National-Canadien au transport des marchandises et des voyageurs en provenance de l'Orient.

On prévoit que le commerce entre la Chine et le Canada sera beaucoup plus considérable qu'avant la guerre. Le Gouvernement chinois a une mission d'achat à Ottawa. Tout récemment, deux nouvelles compagnies maritimes ont été créées qui assureront la liaison entre Vancouver et la Chine, les Philippines et Singapour. D'autres entreprises de transport reprennent leurs rapports et le Pacifique-Canadien a rouvert ses bureaux à Hong-Kong et Changhai, selon une autre formule.

Compte tenu de toutes ces circonstances il a été décidé que le National-Canadien aurait intérêt à établir certains services en Orient, en vue d'étudier la situation sur place. Notre ligne de conduite définitive sera arrêtée en ce qui concerne l'établissement d'un organisme permanent lorsque nous aurons reçu des rapports de ces services. C'est pourquoi, pour faire suite à cette décision, on a nommé au poste d'agent général un employé de nos services du trafic qui connaît bien l'Orient".

Autrement dit, si nous avons ouvert ces bureaux, c'est en vue d'étudier la situation. Plus tard, quand nous aurons reçu un rapport, nous déciderons s'il y a lieu de conserver ces services en permanence.

M. REID: Existaient-ils avant la guerre?

M. VAUGHAN: Oui.

M. REID: Ce n'est pas quelque chose de nouveau?

M. VAUGHAN: Non, cela existait avant la guerre.

M. REID: Quel personnel y employez-vous, et combien cela vous coûte-t-il?

M. VAUGHAN: Un personnel très réduit. Nous avons un agent général. Je n'ai pas le chiffre exact, mais nous pouvons vous le procurer. C'est un personnel très réduit; il y a peut-être trois ou quatre personnes au bureau.

M. REID: Suis-je en droit de conclure, d'après ce que je vois à la page 8, en ce qui a trait à la réduction de la dette d'établissement, que celle-ci a d'abord augmenté avant d'être réduite de \$15,193,000? Je note que le chiffre indiqué pour les nouveaux emprunts est de \$41,059,000. Si vous lisez la première phrase on croirait que la dette d'établissement a été réduite de 15 millions? Ai-je le droit de conclure...

L'hon. M. CHEVRIER: En êtes-vous à la page 8?

M. REID: Oui. Elle a d'abord été augmentée de 41 millions, puis réduite de 15 millions.

M. COOPER: Il s'agit là uniquement d'emprunts de l'État. Nous avons emprunté du Gouvernement, en 1946...

M. REID: En somme nous ne faisons aucun progrès pour réduire la dette? Il est vrai que ces 15 millions représentent une réduction, mais nous avons d'autre part une augmentation si nous soustrayons ces 15 millions de ces 41 millions?

M. COOPER: Non, monsieur; il s'agit d'une réduction nette de 15 millions de dollars. Nous avons réduit la dette fondée détenue par le public de 42 millions. Nous avons augmenté la créance appartenant au Gouvernement de 27 millions, ce qui fait une diminution nette de 15 millions.

M. REID: J'ai encore une question. Je suis heureux que vous ayez noté que la question du tarif des transports de marchandises était en ce moment en instance devant la Commission des transports. J'ai une question à poser à cet égard. Elle a été portée à l'attention du Comité par la déclaration du président.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur Reid, vous n'étiez pas ici hier. Nous avons discuté la chose et j'espère que nous pourrions nous en tenir à la décision qui a été prise. Décision n'est peut-être pas le mot juste. On a rappelé que l'Orateur avait pris une décision qui s'applique également au Comité. On avait décidé que la Commission des transports étant actuellement saisie de la demande d'augmentation des tarifs de transport des marchandises, il ne nous était pas permis d'en discuter. Par contre, si quelqu'un désire poser au président une question de portée générale, je ne crois pas que celui-ci refuserait d'y répondre. Je ne pense pas que l'on doive empêcher un membre du Comité de poser des questions de ce genre.

M. REID: J'ai une question de portée générale. Je me souviens de cette décision, rendue par l'Orateur de la Chambre, mais lorsqu'il en a été question ici j'avais cru qu'elle avait été soumise au Comité. Le rapport dit nettement que la Commission des transports en est présentement saisie. Ma question est probablement tout juste à la limite des questions autorisées. Il s'agit de deux provinces qui n'ont pas demandé à être entendues par la Commission. Je crois que ce seul fait permet à ma question d'échapper à la décision de l'Orateur. J'ai appris, de source assez certaine, que les deux compagnies de chemin de fer ont promis que les taux de transport de marchandises ne seraient pas augmentés dans Ontario et dans Québec. C'est, explique-t-on, parce que les entreprises de transport routier...

L'hon. M. CHEVRIER: Ne seront pas augmentées?

M. REID: Les entreprises de transport routier sont disposées à transporter toutes les marchandises. C'est une question très sérieuse. Je tiens mes renseignements de source assez autorisée. On me dit que si les deux provinces n'interviennent pas et ne comparaissent pas devant la Commission, c'est qu'elles se sont entendues avec le National-Canadien et le Pacifique-Canadien,

qui leur ont assuré que les taux de transport ne seraient pas majorés dans Ontario et dans Québec.

M. VAUGHAN: Je puis vous dire que vos renseignements sont inexacts. Il n'a été donné à personne de pareille assurance.

M. REID: Je vous crois sur parole.

M. VAUGHAN: Les tarifs de transport de marchandises seront augmentés dans Ontario et dans Québec.

M. REID: Voilà qui éclaircit la question.

Le PRÉSIDENT: Je puis dire aux membres du Comité que j'ai ici une copie de la décision de l'Orateur, que chacun pourra consulter. Peut-être n'avez-vous pas de copie? Le greffier me dit qu'il en a. Si vous désirez en obtenir il en fera la distribution. J'espère que nous pourrions éviter cette question qui est susceptible de nous créer beaucoup de difficultés.

M. REID: Je n'en parlerai plus.

Le PRÉSIDENT: Parfait.

M. JACKMAN: M. Vaughan me dira-t-il quelle était l'an dernier la prévision budgétaire pour 1946, au moment où on nous a soumis l'état financier?

M. VAUGHAN: Je crois que nous avons prévu un surplus de \$7,500,000.

M. JACKMAN: Qu'avons-nous omis en établissant cette prévision? L'augmentation des salaires?

M. VAUGHAN: L'augmentation des salaires a été plus forte que nous l'avions prévue et le coût des matériaux a également augmenté plus que nous ne l'avions cru. Voilà les deux principales raisons.

M. EMMERSON: Aviez-vous tenu compte de la modification dans le genre de marchandises à transporter lorsque vous avez fait cette prévision l'an dernier?

M. VAUGHAN: Oui, nous y avons songé, mais nos prévisions n'envisageaient pas une augmentation de salaires aussi forte que celle qui s'est produite.

M. HAZEN: Mais vous aviez prévu une augmentation des salaires; vous en aviez fait mention dans votre rapport de l'an dernier?

M. VAUGHAN: On avait demandé, à l'époque, diverses augmentations de salaires et nous savions qu'il y aurait des négociations dans ce sens, mais nous avons affirmé depuis longtemps que nous n'étions pas en mesure d'accorder d'augmentations. Enfin, nous en sommes venus à ce que nous estimons être un arrangement équitable avec nos employés.

M. HAZEN: Vous dites que le transport des céréales a diminué. Je croyais que nous avions eu une aussi grande quantité de céréales l'an dernier que l'année précédente, qu'il fallait les transporter et que nous en expédions de fortes quantités au Royaume-Uni? D'où vient cette diminution?

M. VAUGHAN: La récolte de l'année précédente avait été toute transportée de bonne heure. Si vous vous reportez à la page 30 vous verrez que la diminution de la quantité de blé transporté se chiffre par 3,206,000 tonnes.

M. HAZEN: À la page 30?

M. VAUGHAN: À la page 30, au haut de la page; les six premiers postes ont trait à la diminution des céréales.

M. HAZEN: Cette diminution est-elle attribuable au manque de wagons?

M. VAUGHAN: Non, elle provient du fait qu'il ne restait plus de blé à transporter. Tout le blé offert aux chemins de fer a été transporté.

M. JACKMAN: Quelle est la situation en ce qui concerne le report et son influence sur le transport en 1947?

M. VAUGHAN: Je crois que nous avons ces chiffres quelque part. Avez-vous ces chiffres, monsieur Walton?

M. WALTON: Je ne sais pas si j'ai les chiffres précis. Des pourparlers engagés avec le président de la commission canadienne du blé, il résulte que l'on devrait charger sur les lignes de l'Ouest du National-Canadien environ 475 wagons par jour, du premier avril jusqu'à la fin de la campagne agricole, c'est-à-dire jusqu'au 31 juillet. Nos chargements ont atteint à peu près ce

chiffre, en général, et nous estimons qu'à ce rythme nous aurons disposé de la récolte de 1946-1947 avant l'arrivée de la nouvelle récolte.

M. NICHOLSON: Pouvez-vous nous indiquer le pourcentage de la récolte totale de blé transportée par le National-Canadien?

M. VAUGHAN: Oui, je crois. Un peu plus que 40 p. 100.

M. NICHOLSON: Quel pourcentage?

M. VAUGHAN: Nous avons transporté à peu près 50.7 p. 100 des céréales de l'Ouest à Fort-William l'an dernier, contre 47.3 en 1945. Vers les autres points, Vancouver, New-Westminster etc. nous en avons transporté 41 p. 100.

M. NICHOLSON: Contre quelle proportion pour l'année précédente?

M. VAUGHAN: Contre 58 p. 100 pour l'année précédente? Pardon, c'est le chiffre du Pacifique-Canadien. Pour nous, 41.9 p. 100 pour Vancouver et les ports de l'Ouest cette année, contre 51.7 p. 100 l'an dernier. Pour Fort-William, cette année, 50.7 p. 100, contre 46.6 l'an dernier.

M. HAZEN: Vous avez soumis au Gouvernement une proposition visant la construction d'un immeuble à bureaux et d'un hôtel du côté sud de la rue Dorchester à Montréal?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. HAZEN: Le Gouvernement n'a vraisemblablement pas approuvé la construction d'un hôtel en ce moment, si j'en juge d'après votre rapport.

M. VAUGHAN: Nous sommes à étudier et à mettre au point les plans de cet hôtel, mais la construction elle-même n'a pas encore été approuvée. Le seul immeuble en voie de construction est le premier immeuble dont j'ai parlé, dit immeuble de l'aviation internationale.

M. HAZEN: La proposition que vous avez soumise au Gouvernement indiquait le coût prévu de l'édifice que vous vous proposez de construire?

M. VAUGHAN: Je crois qu'il était d'environ \$4,750,000, mais nous vous donnerons les chiffres exacts.

M. COOPER: Le coût de l'édifice de l'aviation internationale. . .

M. HAZEN: Je vous demande le coût prévu de la construction de l'édifice à bureaux et de l'hôtel que vous vous proposez de construire, dont il est question dans la proposition que vous avez soumise au Gouvernement.

M. COOPER: Le coût prévu d'un hôtel de 700 chambres était de 10 millions de dollars: quant à l'immeuble à bureaux on en plaçait le coût net à \$6,750,000.

M. HAZEN: D'après ce rapport, vous n'avez pas reçu l'approbation du Gouvernement relativement à la construction de votre hôtel de 700 chambres, mais on vous a autorisé à commencer immédiatement la construction de l'aile destinée à l'aviation et l'aménagement des services indispensables à l'ensemble du projet?

L'hon. M. CHEVRIER: Je me proposais de vous interrompre, il y a un instant, pour vous dire que le projet avait été soumis au Gouvernement qui l'avait approuvé en principe, —édifice pour l'aviation et hôtel,—mais qu'il avait en même temps décidé que l'édifice destiné à l'aviation était d'une nécessité urgente et avait autorisé le National-Canadien à en entreprendre immédiatement la construction, laissant la réalisation du projet d'hôtel à plus tard, lorsque les circonstances et l'approvisionnement en matériaux le permettraient.

M. HAZEN: Étant donné les frais élevés de la construction on ne pourrait plus mal choisir le moment de construire cet édifice de \$6,250,000.

M. COOPER: Mais nous ne construisons pas d'édifice de \$6,250,000.

M. HAZEN: Je croyais que vous disiez que l'hôtel vous coûterait 10 millions et l'édifice à bureaux, \$6,250,000?

M. COOPER: \$6,750,000. Mais cela comprend aussi un édifice destiné à loger les services administratifs du réseau en même temps que l'aviation internationale.

M. HAZEN: Si j'en crois votre rapport, on vous a autorisé à entreprendre sur le champ la construction de l'aile destinée à l'aviation?

M. COOPER: Oui; il s'agit là d'une aile de l'édifice de \$6,750,000.

M. HAZEN: J'ai demandé quel était le coût prévu de cette aile?

M. COOPER: Quatre millions.

M. HAZEN: Et quand vous proposez-vous de commencer à construire?

M. COOPER: Au début de mai.

M. HAZEN: Je vous demande de nouveau si, en face des frais élevés de construction à l'heure actuelle, vous auriez pu plus mal choisir le moment de commencer les travaux?

M. VAUGHAN: Nous avons de très bonnes raisons de construire cet édifice. Comme vous le savez, ces deux organisations internationales d'aviation ont leur siège au Canada et nous tenons qu'elles y restent. Elles n'ont pas de domicile permanent. Les arrangements que nous avons conclus, ou que nous allons conclure avec elles, nous fourniront un rapport appréciable sur le coût de construction de cet immeuble.

M. HAZEN: J'allais vous le demander. Vous pourriez peut-être nous donner quelques chiffres? Et d'abord pourquoi le National-Canadien construit-il cet édifice plutôt que les Lignes aériennes Trans-Canada? Pourquoi cela vous intéresse-t-il plus que les Lignes aériennes Trans-Canada?

M. VAUGHAN: Évidemment, ce terrain est à nous. Nous possédons beaucoup de terrains à Montréal et c'est le meilleur endroit où l'on puisse ériger un édifice de ce genre. À vrai dire, nous possédons à Montréal les terrains les plus aptes à des aménagements de ce type que l'on puisse trouver dans toute l'Amérique du Nord. Nous croyons qu'il y a intérêt à commencer à y construire quelque chose. Or, voici que nous avons l'occasion de loger ces organisations internationales tout en réalisant un rapport appréciable sur notre placement.

M. HAZEN: Les Lignes aériennes Trans-Canada vous ont-elles pressenti à ce sujet? Le projet les intéressait-elles?

M. VAUGHAN: Elles ont consenti à y louer des bureaux, mais il s'agit ici d'un projet conçu par le réseau.

M. HAZEN: Sauf erreur, sa réalisation vous coûtera quatre millions de dollars?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. HAZEN: Quelles dispositions avez-vous prises en vue de louer des locaux dans ces édifices lorsqu'ils seront terminés?

M. VAUGHAN: M. Cooper préside le comité qui s'occupe des locations. Il peut vous donner tous les renseignements à ce sujet.

M. COOPER: Nous n'avons pas conclu d'accord avec l'Organisation internationale de l'aviation civile. Le conseil de cet organisme se réunit ce matin et on me dit que l'une des questions qui seront discutées sera précisément l'accord avec le National-Canadien. Nous avons eu de longs pourparlers et nous nous sommes entendus sur les points principaux de l'accord. Les conditions en sont acceptables à la fois à l'ICAO et au chemin de fer.

M. HAZEN: N'attendrez-vous pas la conclusion de l'accord avant d'entreprendre la construction?

M. COOPER: Je crois que d'ici deux semaines l'ICAO nous aura donné une assurance quelconque.

M. HAZEN: Je vous ai demandé si vous alliez entreprendre les travaux avant la conclusion de l'accord?

M. COOPER: Oui; c'est ce que nous avons l'intention de faire.

M. HAZEN: Croyez-vous que ce soit sage?

M. COOPER: Nous allons commencer les travaux au début de mai et, dans les deux semaines qui vont suivre, nous espérons que l'ICAO nous aura donné une assurance définitive, de sorte que nous ne nous risquons qu'une semaine ou deux?

M. HAZEN: Quel est le projet d'accord? Quels revenus espérez-vous réaliser de cet immeuble, à qui espérez-vous le louer?

M. COOPER: Voici d'abord les locataires. Les six derniers étages seront loués à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'étage inférieur sera loué à l'Association internationale du transport aérien.

M. HAZEN: Combien d'étages iront à l'Association internationale du transport aérien?

M. COOPER: Un. Puis, les Lignes aériennes Trans-Canada occuperont un étage. Il restera donc un étage pour les diverses compagnies d'aviation en service qui pourront louer des locaux dans l'immeuble. Au niveau de la rue Dorchester se trouve l'aérogare qui servira de bureau d'émission des billets et de contrôle des bagages pour les lignes aériennes.

M. HAZEN: Combien toucherez-vous de loyer pour les six étages que vous vous proposez de louer à l'Organisation de l'aviation civile internationale?

M. VAUGHAN: Croyez-vous qu'il soit opportun de dévoiler ces renseignements ici? Je préférerais les donner à M. Hazen en particulier, au besoin.

M. HAZEN: Je crois qu'il serait bon que le Comité soit mis au courant. Vous vous proposez de faire un placement de quatre millions de dollars à même les fonds de la compagnie, à un moment où vous demandez la permission de hausser le tarif de transport des marchandises. Cela ajoutera sensiblement aux frais de la compagnie.

M. VAUGHAN: Non, monsieur, puisque ce projet nous rapportera un bénéfice intéressant.

M. HAZEN: Vous dites que vous réaliserez un bénéfice. Je crois que le Comité a le droit de savoir quel sera le rapport de l'argent investi.

L'hon. M. CHEVRIER: Me permettra-t-on d'interrompre? Ne sommes-nous pas ici en présence de la même difficulté que nous éprouvons de temps en temps au Comité? Il y a des renseignements que la compagnie croit être en mesure de donner et d'autres qu'elle croit impossible de divulguer à cause de ses concurrents. Mais si le Comité insiste à connaître ces renseignements, je crois qu'il y a droit.

M. JACKMAN: Il n'y a pas de concurrents.

L'hon. M. CHEVRIER: Mais jusqu'ici le Comité n'a pas insisté.

M. HATFIELD: Il n'y a pas de concurrence dans ce domaine. Le président a déjà dit qu'il était disposé à les communiquer privément à M. Hazen.

M. HAZEN: Mais je ne tiens pas à les recevoir en confidence. Cela ne m'intéresse pas plus que cela ne devrait intéresser tout autre membre du Comité. Je ne vois pas comment il pourrait être ici question de concurrence. Vous avez décidé de construire un édifice. Les travaux vont commencer le 1er mai. Vous dites que cet édifice vous coûtera quatre millions de dollars. C'est une somme fort importante. Avant que cet argent soit dépensé, je crois que le Comité a le droit de savoir quel sera le rapport, car voilà que nous commençons à perdre de l'argent avec le chemin de fer.

M. VAUGHAN: Nous vous donnerons ces chiffres.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous dites qu'il n'y a pas concurrence. Il y a au moins cette concurrence-ci. PICAQ est venue au Canada et y a établi son siège. Elle a cherché partout des locaux à louer et, dans certains cas, elle les a obtenus. Je vous demande simplement si, dans ces conditions, il est juste de divulguer ces renseignements? Si le Comité estime qu'il les lui faut, c'est à lui d'en décider, mais je rappelle simplement la ligne de conduite que nous avons suivie jusqu'ici.

M. LOCKHART: Me permettra-t-on une question? Y a-t-il une bonne raison pour laquelle le terrain n'a pas été vendu à ces organisations qui auraient pu se charger de l'aménager elles-mêmes? Ma question se rattache à celle de M. Hazen.

M. COOPER: L'immeuble entier ne sera pas loué à une seule organisation.

M. LOCKHART: Nous devenons spéculateurs en immeubles; voilà où nous en sommes.

M. COOPER: L'un des buts du chemin de fer en entreprenant ces travaux est de commencer à mettre en valeur le terrain qui entoure notre gare centrale.

M. VAUGHAN: Nous avons par devers nous certains plans que nous vous ferons voir afin que vous puissiez vous rendre compte de l'aménagement définitif.

M. McCULLOCH: Le terrain que vous possédez est improductif en ce moment.

M. VAUGHAN: Il est lourdement grevé de taxes.

M. McCULLOCH: Vous vous proposez d'y construire un immeuble qui vous rapportera un bénéfice?

M. VAUGHAN: Qui nous rapportera un bénéfice et qui favorisera en même temps la construction d'autres immeubles sur d'autres parties du terrain.

M. McCULLOCH: J'estime que c'est une bonne affaire.

M. VAUGHAN: J'ai pensé que ces plans vous intéresseraient.

M. HARKNESS: Connaissez-vous le chiffre total du loyer que vous toucherez?

M. HAZEN: Il a promis de nous donner ces chiffres.

M. VAUGHAN: Voici le plan de l'édifice en question.

M. COOPER: L'Organisation de l'aviation civile internationale occupera ces six étages (les indiquant sur le plan). L'Association internationale du transport aérien occupera celui-ci et les Lignes aériennes Trans-Canada celui-là. Les autres lignes aériennes occuperont cet étage-ci.

M. HAZEN: De quelle rue s'agit-il?

M. COOPER: Pour le moment, la rue Ste-Geneviève; mais la ville de Montréal doit la réunir à la rue University et transformer cette dernière en une grande artère nord-sud.

M. HAZEN: C'est le niveau supérieur? Je ne connais pas très bien les rues de Montréal.

M. COOPER: Voici la rue Dorchester qui se dirige d'est en ouest. Voici le *St. James' Club*, si cela peut vous aider à vous repérer. Voici ce qui est maintenant la rue Ste-Geneviève. Le terrain qui s'y trouve est occupé en ce moment par des immeubles assez délabrés qu'il faudra démolir. L'une des premières choses que doit faire la ville de Montréal,—et elle a promis de s'en occuper cette année,—est d'élargir la rue University vers le sud, entre les rues Dorchester et St-Antoine.

M. HAZEN: Quel est ce grand immeuble?

M. COOPER: C'est le siège des services administratifs généraux des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. HAZEN: Qui ne s'y trouvent pas encore?

M. COOPER: Oh non! À vrai dire il n'y a absolument rien sur ce terrain actuellement, sauf la gare, qui se trouve en bas ici, entre là et là. On ne la voit pas.

M. REID: Où se trouvent en ce moment vos services administratifs?

M. VAUGHAN: Ils sont dispersés. Nous avons un immeuble du côté est de la rue McGill et un autre du côté ouest, et sous le viaduc où passent les trains, ce qui est fort malsain pour le personnel. Nous avons environ 2,000 employés sous ce viaduc. Ce n'est pas un bon endroit pour eux.

M. McCULLOCH: Les deux immeubles sur la rue McGill disparaîtront-ils lorsqu'on construira ce nouvel immeuble?

M. VAUGHAN: Nous en disposerons.

M. McCULLOCH: Vous les louez en ce moment, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Non, ils nous appartiennent.

M. NICHOLSON: Combien, à peu près, vous coûtera ce projet dans son ensemble?

M. COOPER: Le coût prévu du grand immeuble est de \$6,750,000.

M. NICHOLSON: Y compris le pavillon élevé?

M. COOPER: Le coût prévu de tout l'édifice à bureaux se chiffre par

\$7,750,000, mais depuis que l'on a établi cet estimé l'Organisation de l'aviation civile internationale a demandé des locaux beaucoup plus spacieux.

M. HAZEN: Vous deviez donner les chiffres.

M. COOPER: Voici les chiffres globaux. Le coût prévu de l'édifice principal, celui-ci, est de \$3,936,000. Les frais d'exploitation pour le chemin de fer se chiffrent à \$406,000 par année. Le revenu annuel est de \$544,000.

L'hon. M. CHEVRIER: Pourriez-vous répéter ces chiffres?

M. COOPER: Le coût estimatif de l'édifice de l'aviation internationale, c'est son nom, est de \$3,936,000. Les frais d'exploitation prévus sont de \$406,000 par année. Les recettes annuelles prévues se chiffrent par \$544,000.

M. NICHOLSON: Comment s'établit le chiffre de \$406,000.

M. COOPER: Nous tenons d'abord compte du prix du terrain qui a été de \$364,000. Nous avons fixé le taux de l'intérêt à 3.85 p. 100. Puis, nous avons établi le service du fonds d'amortissement à 5 p. 100 du coût, couvrant le service de l'intérêt et l'amortissement. Viennent ensuite les taxes. Viennent s'ajouter les frais d'exploitation qui se chiffrent par 70c. le pied carré. Dans les frais d'entretien annuels nous avons prévu un rapport sur l'immobilisation suffisant pour nous permettre de recouvrer notre mise de fonds, en totalité, en 31 ans.

M. HAZEN: Vous dites que vous avez prévu un revenu de \$534,000?

L'hon. M. CHEVRIER: \$544,000.

M. HAZEN: \$544,000. Ce chiffre représente-t-il le revenu net après déduction des frais que devra supporter le chemin de fer?

M. COOPER: Non, c'est le revenu brut.

M. HAZEN: Quel est le revenu net?

M. COOPER: \$138,000.

M. HAZEN: Ce qui représente un taux d'intérêt de combien sur le placement de \$3,936,000?

M. COOPER: De 3.53 p. 100.

M. HAZEN: 3.52?

M. COOPER: 3.53, qui, comme je l'ai dit, embrasse l'amortissement du placement en 31 ans.

M. HAZEN: Nous donnerez-vous le détail des revenus?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que ce soit opportun, monsieur Hazen, car, enfin, il pourrait s'en trouver d'autres qui aimeraient entrer en rapport avec cette organisation internationale de l'aviation s'ils savaient ce que nous exigeons. Ils proposeraient peut-être de construire un immeuble et tenteraient d'éloigner de nous cette organisation. Je ne crois pas qu'il soit sage d'indiquer le montant par pied carré.

M. HAZEN: Ils pourraient difficilement le faire si votre entente avait été conclue. Quelle est la durée des baux?

M. COOPER: Le bail du nouvel édifice de l'aviation internationale est d'une durée de 20 ans, avec faculté de renouvellement.

M. JACKMAN: Cette organisation internationale de l'aviation est au Canada pour y rester, n'est-ce pas? A-t-elle décidé de rester ici à demeure?

M. COOPER: Oui.

M. HAZEN: Il y a un instant, M. Vaughan a dit que vous deviez verser des impôts.

M. VAUGHAN: Nous sommes de loin les plus gros contribuables de la ville de Montréal.

M. HAZEN: La ville de Montréal impose-t-elle vos terrains?

M. VAUGHAN: Oui, nous sommes les plus gros contribuables de Montréal.

M. HAZEN: Je croyais que vous ne payiez pas d'impôts. Est-ce que les villes de Saint-Jean et d'Halifax n'essaient pas, en ce moment, de trouver moyen de vous imposer?

M. VAUGHAN: Il en est question, mais cette propriété est dévolue à la

Couronne. Les terrains dont nous parlons ne sont pas dévolus à la Couronne, ils appartiennent au chemin de fer.

L'hon. M. CHEVRIER: Voici le point, monsieur Hazen. Dans le cas que vous avez à l'esprit le terrain appartient au Gouvernement canadien; il fait partie de la propriété d'un chemin de fer appartenant au Gouvernement canadien, tandis qu'à Montréal et ailleurs le National-Canadien a des biens propres. Vous savez que la question est en ce moment devant les tribunaux.

M. HAZEN: Est-ce parce que l'I.C.R. était compagnie de la Couronne et les autres compagnies des entreprises privées achetées par le Gouvernement ?

M. VAUGHAN: C'est juste.

M. HATFIELD: Est-ce que le Pacifique-Canadien est imposé par la ville de Montréal ?

M. VAUGHAN: Oui, mais moins que nous. Il paye des impôts.

M. HARKNESS: En ce qui concerne les impôts, je vois, à la page 4, qu'ils ont augmenté cette année de 34 millions environ. Pourquoi? Je croyais que les impôts diminuaient ?

M. VAUGHAN: Ce chiffre prévoit certains arriérés. M. Cooper a les chiffres.

M. COOPER: Aux États-Unis nous avons payé \$355,000 de plus qu'en 1945 à cause de l'*United States Retirement Act* et d'une loi d'assurance-chômage pour lesquelles il est prévu une taxe prélevée sur les salaires. Nos salaires ont augmenté aux États-Unis et naturellement les taxes ont augmenté en conséquence.

D'autre part, au Canada, nous avons augmenté de \$422,000 la somme prévue pour l'acquittement des impôts payables à la ville de Montréal. En 1946, cette somme était de \$1,078,000. Cette charge a augmenté de \$422,000 par suite d'un jugement rendu en 1946 et portant sur l'imposition du pont Victoria. Nous avons fait cette prévision comptable au cas où nous aurions à faire un déboursé aux termes de cette décision du tribunal. Nous nous sommes du reste pourvus en appel.

M. HATFIELD: À combien se chiffrent les impôts que vous payez à Portland, Maine ?

M. COOPER: \$39,280.

M. HATFIELD: 39,000 ?

M. COOPER: Oui.

M. HATFIELD: Payez-vous des loyers à Portland, Maine ?

M. COOPER: Pas que je sache. Il peut y avoir de tout petits loyers, mais rien qui tire à conséquence.

M. NICHOLSON: En ce qui concerne ce poste de 10 millions de dollars devant être affectés à la construction d'un hôtel de 700 chambres à Montréal, je me demande si vous pourriez nous donner des renseignements touchant le chiffre total des immobilisations pour hôtels de votre compagnie. Je me demande aussi si vous pourriez nous dire si ces hôtels vous ont rapporté des bénéfices, compte tenu de l'intérêt sur votre première immobilisation ?

M. COOPER: À l'égard des hôtels, notre immobilisation se chiffrait, à la fin de 1946, par \$26,946,000. Il s'agit évidemment des hôtels que nous exploitons.

M. NICHOLSON: Cela comprend-il l'hôtel Vancouver ?

M. COOPER: Non, cela ne comprend pas l'hôtel Vancouver.

M. NICHOLSON: Quelle est votre mise de fonds dans ce cas-ci ?

M. COOPER: Environ 12 millions. Je vous obtiendrai ce chiffre, monsieur Nicholson.

M. NICHOLSON: Je sais que depuis quelques années les hôtels ont été d'un bon rapport, mais si vous estimez à 3-53 p. 100 l'intérêt sur votre placement primitif, quelle serait alors la situation ?

M. VAUGHAN: Tout d'abord ces hôtels ont été construits pour répondre aux besoins du public, dans des endroits où, le plus souvent, il n'existait pas

d'hôtels convenables. Ces hôtels ne furent pas tous construits dans un but lucratif. Nous ne construirions plus d'hôtels aujourd'hui comme nous le faisons à cette époque. Notre hôtel de Montréal sera construit expressément en vue de faire de l'argent.

M. NICHOLSON: Même en tenant compte d'un placement primitif de 10 millions?

M. VAUGHAN: Certainement, il permettra de réaliser un profit sur cette mise de fonds de dix millions.

M. NICHOLSON: Combien avez-vous placé dans l'hôtel Bessborough, à Saskatoon?

M. VAUGHAN: Environ quatre millions.

M. NICHOLSON: Dont vous exigez un intérêt de 5 p. 100?

M. VAUGHAN: Évidemment c'est une très forte dépense si l'on songe à l'importance de la ville de Saskatoon. Le chiffre exact est de \$3,500,000.

M. COOPER: Nous avons placé \$11,626,000 dans l'hôtel Vancouver.

M. NICHOLSON: Si je vous comprends bien, vous estimez que votre placement de dix millions, à Montréal, sera profitable.

M. VAUGHAN: Oui.

M. NICHOLSON: Les frais étant ce qu'ils sont en ce moment dans l'industrie hôtelière?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Le coût correspond à peu près à \$14,300 par chambre. C'est un peu élevé.

M. VAUGHAN: Nous sommes en train de mettre au point le projet d'hôtel. On est à préparer des plans. Rien ne sera fait cette année à cet égard.

M. NICHOLSON: Il n'y a évidemment pas de photographies de ce futur immeuble?

M. VAUGHAN: Voici une photographie indiquant quels sont les terrains que nous pouvons aménager à Montréal.

M. COOPER: (Pointant sur la photographie) Voici la rue Dorchester, allant d'est en ouest. Voici l'édifice Sun Life, puis l'édifice de l'aviation internationale dont nous parlions. Voici l'édifice à bureaux et l'hôtel, là. L'hôtel longe également la rue Mansfield. Ce groupe d'édifices-ci est purement imaginaire. C'est la conception de l'architecte de l'aménagement de tout le quartier. Il nous faut vraiment ce croquis pour décider où nous mettrons ce nouvel immeuble, quel en sera le modèle et l'importance.

M. POULIOT: Cela est-il conforme au projet de Sir Henry Thornton?

M. VAUGHAN: Non, monsieur. Évidemment, quand ces terrains furent achetés, longtemps avant l'arrivée de Sir Henry Thornton au National-Canadien, on avait songé à en réserver une partie pour y construire un hôtel. Rien ne fut fait en ce sens, toutefois, et nous avons aujourd'hui tous ces terrains qui nous coûtent très cher en impôts. On est en train de construire en ce moment, non loin de nous, des édifices à bureaux. La Shawinigan Water and Power Company est à construire tout près de nous, à une rue de distance. La Bell Telephone Company construit un nouvel immeuble qui lui coûtera plusieurs millions de dollars et qui, lui aussi, n'est éloigné que d'une rue. Vous voyez que ce quartier commence à être mis en valeur.

M. POULIOT: Quelle est la différence entre le projet de Sir Henry Thornton et celui-ci?

M. VAUGHAN: Sir Henry songeait aussi à un projet dans le genre de celui-ci, monsieur Pouliot, il est vrai, mais ce projet était également en cours au moment où le terrain a été acheté. Certains terrains ont été achetés du temps de Sir Henry, mais plusieurs furent acquis lors de la percée du tunnel.

M. COOPER: Il est à noter, monsieur, que le chemin de fer ne se propose pas de construire ces immeubles. En commençant cet aménagement nous espérons disposer à des prix intéressants de ces terrains qui ont une grande valeur.

M. LOCKHART: Ne serait-ce pas une bonne idée de le faire dès maintenant? Me permettez-vous de demander, monsieur le président, si les directeurs de la compagnie estiment qu'un rapport prévu de 3.53 p. 100 est suffisant pour justifier une entreprise de ce genre, étant donné le coût de la construction en ce moment? Monsieur le président, me permettez-vous de demander, compte tenu des frais élevés de construction et du fait que vous ne prévoyez qu'un rapport de 3.53 p. 100, ce qui se produira s'il se produit une régression économique? Votre placement serait-il compromis?

M. VAUGHAN: Dans le calcul des frais nous avons prévu leur amortissement total en trente ans, de sorte que nous aurons payé les édifices en totalité au cours de cette période tout en nous assurant d'un rapport de 3½ p. 100.

M. LOCKHART: Persistez-vous à dire qu'il vaut mieux entreprendre un projet à cet endroit, dès maintenant, plutôt que de disposer des terrains qui ont une grande valeur, comme l'a dit M. Cooper en parlant du projet de construction des édifices à bureaux? Si cette proposition doit être avantageuse dans un cas, pourquoi ne le serait-elle pas dans l'autre?

M. VAUGHAN: Disons tout d'abord que cet organisme d'aviation a besoin d'un édifice. Nous voulons que ces gens restent au Canada, ce qu'ils ne feront pas s'ils ne trouvent où se loger. Il est du plus haut intérêt de leur fournir un immeuble. Ce projet leur plaît beaucoup, de même que le site. Ils sont disposés à conclure une entente avec nous qui nous permettra de réaliser un rapport intéressant sur notre placement primitif. En outre nous estimons que, grâce à la construction de cet édifice, nous pourrions disposer avantageusement de nos autres terrains.

M. LOCKHART: Vous n'êtes pas d'avis que l'organisation aéronautique devrait construire son propre édifice?

M. VAUGHAN: Elle ne le fera pas.

M. LOCKHART: C'est décidé?

M. VAUGHAN: Oui, ces gens n'occuperont pas l'immeuble tout entier. Ils n'en occuperaient qu'une partie. S'ils devaient occuper l'immeuble tout entier, ce serait une autre affaire, mais ce n'est pas le cas.

M. LOCKHART: C'est une aventure un peu risquée si l'on songe aux frais actuels car vous devrez faire face à des dépenses formidables. Les frais augmentent sans cesse et avec une telle marge je prévois des difficultés.

M. VAUGHAN: Nous avons étudié le projet très attentivement. Nous avons prévu les contingences qui pourraient augmenter le coût de l'édifice. Nous estimons que, même en tenant compte des imprévus, notre édifice nous rapportera un revenu intéressant.

M. LOCKHART: Monsieur le président, comme je le disais au début, nous devenons spéculateurs en immeubles, à une échelle fort importante, en nous laissant une marge assez faible. Du moins je le crains, en regardant ces chiffres.

M. REID: Le nouvel édifice à bureaux sera-t-il partie de cet ensemble d'édifices de rapport?

M. VAUGHAN: Oui.

M. REID: Où y aura-t-il économie? Les bureaux vous coûteront plus de trois millions; je crois que M. Cooper a parlé de sept millions et l'édifice qui loge présentement vos services a coûté \$950,000. Quand vous aurez construit vos nouveaux bureaux, en dehors du fait que vos employés en bénéficieront, ce qui n'est que juste, quel sera l'effet du point de vue commercial?

M. VAUGHAN: Nous n'économiserons rien par la construction d'un nouvel édifice. Néanmoins il fallait en venir là un jour ou l'autre: il n'est pas juste de laisser 2,000 employés dans un immeuble primitivement destiné à servir d'entrepôt.

M. NICHOLSON: Je ne crois pas que l'on puisse trouver à redire sur ce que le président a dit des bureaux. Les bureaux, tels qu'ils existent actuellement, sont indignes d'une entreprise comme le National-Canadien. Mais

je n'aime pas le projet d'hôtel. Alors qu'il y a pénurie de matériaux d'un bout à l'autre du pays, une dépense de dix millions dans la seule ville de Montréal semble un peu exagérée.

L'hon. M. CHEVRIER: Il n'est pas question de construire immédiatement cet hôtel.

M. NICHOLSON: Non, mais des projets sont en cours. J'aimerais que l'on me dise où vous seriez présentement si tous les placements dans les hôtels avaient été amortis en trente ans? Quelle serait la situation actuelle?

M. COOPER: Je vous ai dit que nos hôtels nous avaient rapporté un bénéfice d'exploitation net de \$1,200,000 sur une immobilisation de près de 27 millions en 1946. En estimant l'intérêt à 3 p. 100, ce qui me semble équitable, cela nous laisse \$810,000 et un revenu net de \$290,000 en tenant compte de l'intérêt.

M. NICHOLSON: Cela a été vrai pendant la guerre, mais quelques-uns de vos hôtels existent depuis trente ans.

M. COOPER: Mais les gens ne faisaient pas d'argent avant la guerre.

L'hon. M. CHEVRIER: Que pensez-vous de la situation de l'hôtellerie dans une ville de l'importance de Montréal?

M. COOPER: Il est impossible de trouver à se loger. M. Vaughan me disait que lorsque les membres de notre conseil d'administration viennent à Montréal il faut vraiment nous donner du mal pour leur trouver des chambres. Il est presque impossible de trouver de l'espace dans les hôtels de Montréal.

M. LACROIX: Ne croyez-vous pas que ce serait une bonne idée de disposer dès maintenant des terrains avoisinants, en tenant compte de la grande valeur actuelle des biens immobiliers, à condition que le contrat stipule que ce qu'on y construit ne vienne pas gâcher le projet primitif?

M. COOPER: C'est justement ce que nous espérons pouvoir faire et nous croyons devoir réussir.

M. McCULLOCH: Si tout le monde s'abstenait de construire maintenant, que se passerait-il? Les affaires seraient paralysées. Il faut construire maintenant afin de parer au chômage.

M. HAZEN: On réclame des maisons d'un bout à l'autre du pays, mais les constructeurs ne peuvent pas obtenir de matériaux.

M. LACROIX: Je crois vraiment que vos terrains vous rapporteraient plus maintenant que dans cinq ans.

M. NICHOLSON: On se propose de dépenser des millions de dollars dans la seule ville de Montréal, alors que ceux d'entre nous qui habitent d'autres parties du Canada ont bien du mal à obtenir quelques dollars pour l'amélioration des gares, etc. Ainsi nous avons besoin d'un chef de gare à Lintlaw. Le seul entrepôt chauffé dont on y dispose est la salle d'attente et il arrive parfois que l'on doive y emmagasiner près d'un wagon de pommes de terre ou de pommes. Le train arrive à six heures et demie, après la fermeture des magasins. On a toutes les peines du monde à obtenir de légères améliorations comme celles-là dont le besoin existe dans tout le pays. Les dix-sept millions que l'on se propose de dépenser à Montréal paraissent représenter un bien fort pourcentage du total des dépenses prévues.

M. VAUGHAN: Je crois que presque toutes les villes, de l'Atlantique au Pacifique, désirent une nouvelle gare. Nous avons reçu des requêtes de plusieurs. Il est certain que certaines sont fondées. Il arrive qu'une nouvelle chambre de commerce, entrant en fonctions, estime que la gare de l'endroit n'a pas bonne mine. Dans ce cas, on nous adresse une requête. Et cela se répète d'un bout à l'autre du pays.

M. NICHOLSON: Me direz-vous quel est votre programme pour l'ensemble du Canada? Combien vous vous proposez d'affecter à la construction de nouvelles gares et autres immeubles?

M. VAUGHAN: Je crois que nous pourrions en reparler lorsque nous aborderons le budget.

M. REID: Je voudrais profiter de l'occasion pour dire un bon mot de New-Westminster.

M. HATFIELD: Quelle proportion de vos recettes, par tonne, en 1945, consistait en munitions, en matériel de guerre?

M. VAUGHAN: C'est là une question à laquelle nous ne pouvons répondre. Nous n'en avons pas établi une statistique distincte. Il serait bien difficile, sinon impossible, de les extraire du tableau général.

M. HATFIELD: Vous n'avez pas transporté beaucoup de munitions ou de matériel de guerre en 1946?

M. VAUGHAN: Nous avons transporté une faible quantité de matériel qui restait de la guerre; mais aucune quantité importante n'a été transportée en 1946.

M. HATFIELD: Les munitions étaient-elles transportées au tarif général ou à un tarif spécial au cours de la guerre?

M. VAUGHAN: Aux deux.

M. HATFIELD: Pourquoi exigeait-on un tarif spécial pour les munitions? Ce tarif est presque aussi élevé que le tarif-messageries.

M. VAUGHAN: Nous avons simplement exigé le tarif autorisé par la commission des transports.

M. HATFIELD: Le ministère des Munitions et Approvisionnements n'avait-il pas demandé l'application du tarif général?

M. VAUGHAN: Les tarifs ont été constamment l'objet de négociations.

M. HATFIELD: Est-ce que la plus grande partie des munitions chez nous n'a pas été transportée au tarif spécial plutôt qu'au tarif général?

M. VAUGHAN: Aux tarifs prévus. Ceux-ci n'ont pas été modifiés et nous nous y sommes conformés.

M. HATFIELD: Ce qui expliquerait dans une large mesure l'importance de vos recettes.

M. VAUGHAN: En 1945, mais non en 1946.

M. LACROIX: Me permettra-t-on de proposer l'adoption du rapport?

M. REID: J'ai une question à poser auparavant. À la page 9, on lit ce qui suit:

Pour donner suite à la décision que la compagnie exécuterait désormais elle-même l'épreuve des matériaux, un laboratoire de chimie et de physique bien outillé a été monté à Montréal.

N'est-ce pas là quelque chose de nouveau?

M. VAUGHAN: En effet; nous avons aménagé un nouveau laboratoire à Montréal. Jusqu'ici ces essais avaient été effectués pour notre compte par des maisons commerciales, ce qui n'était pas entièrement satisfaisant. Nous avons donc décidé, à l'instar de certaines grandes lignes américaines, de monter notre propre laboratoire. Nous en attendons de meilleurs résultats et nous croyons qu'en définitive, cela nous permettra de réaliser des économies.

M. REID: Quel a été le coût d'installation?

M. VAUGHAN: Je ne l'ai pas sous la main, mais je sais qu'il ne fut pas très élevé. Les salaires se chiffrent à \$24,000 par année.

M. REID: Je ne mets pas en doute l'utilité de ce laboratoire, mais je désire savoir quel en sera le coût comparativement aux frais d'épreuve par des sociétés commerciales.

M. VAUGHAN: Je n'ai pas les chiffres exacts, mais cette méthode ne donnait pas satisfaction. Vous ne contesterez pas qu'un service de recherches soit indispensable à un réseau de l'importance du nôtre: nous devons sans cesse éprouver les matériaux que nous employons. Voici un rapport qui vous éclairera à ce sujet.

L'inspection et l'achat de matériaux ont exigé 7,336 analyses d'échantillons et 2,747 analyses ont été faites d'échantillons envoyés par les divers services du réseau.

Un total de 115 épreuves, sous forme de recherches, ont occupé 24 p. 100 du temps du personnel. Les rapports ont porté sur des épreuves faites par suite de réclamations au contentieux et de déficiences du matériel en service, sur des recherches portant sur les lubrifiants et les carburants pour Diesels, la récupération des huiles et des vidanges, la peinture pour wagons et locomotives, la peinture anti-corrosive, les produits de traitement des traverses, l'isolement, les succédanés du charbon de bois, les liquides pour extincteurs chimiques, les composés ignifuges, les feux de signalisation, le savon et les composés nettoyeurs, l'oxyde de carbone produit dans les moteurs à combustion interne.

Voilà quelques exemples seulement des travaux exécutés.

M. REID: Votre service de colonisation et d'agriculture est-il en rapport avec le service fédéral de l'immigration ?

M. VAUGHAN: Oui; nous collaborons étroitement.

M. HATFIELD: Pourquoi n'avez-vous pas recours au Conseil national des recherches? Ne s'occupe-t-il pas de travaux analogues ?

M. VAUGHAN: Le Conseil des recherches n'aimerait pas travailler pour le compte du chemin de fer.

M. HATFIELD: Mais il travaille pour certaines grandes entreprises privées, pourquoi pas pour le chemin de fer de l'État ?

M. VAUGHAN: Aucune entreprise privée n'a un aussi grand nombre de travaux que nous à faire exécuter. Notre personnel collabore étroitement avec le Conseil national des recherches. Ils exécutent certains travaux de concert.

M. NICHOLSON: En ce qui concerne l'alinéa où il est question de la colonisation et de l'agriculture, je me demande si M. Vaughan pourrait nous fournir d'autres renseignements sur les terres qui restent disponibles, et nous dire où elles se trouvent. Quel espoir y a-t-il de les voir bientôt offertes au public ?

M. VAUGHAN: Je n'ai pas ces renseignements ici, monsieur Nicholson, mais je pourrai vous les obtenir.

M. HAZEN: Où se trouve ce nouveau laboratoire de physique et de chimie ?

M. VAUGHAN: À la Pointe Saint-Charles.

M. HAZEN: Vous n'avez pas le coût de l'établissement sous la main ?

M. VAUGHAN: Non. C'est un vieil immeuble que nous avons restauré.

M. HAZEN: Pourriez-vous obtenir ces renseignements ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HAZEN: Vous avez bien dit que cela vous coûterait vingt-quatre mille dollars par année ?

M. VAUGHAN: C'est exact, en salaires.

M. HAZEN: Qui faisait ce travail pour vous avant l'établissement du laboratoire ?

M. VAUGHAN: Nous avons employé plusieurs maisons, la Milton Hersey Company, la Canadian Inspection Company, Donald and Company. Je crois qu'une demi-douzaine de compagnies ont travaillé pour nous.

M. HAZEN: J'ai cru vous entendre dire qu'elles ne vous ont pas donné satisfaction ?

M. VAUGHAN: Il ne faut pas entendre qu'elles ont mal accompli le travail qui leur a été confié, mais elles n'allaient pas toujours aussi loin que nous l'aurions désiré.

M. HAZEN: Pourriez-vous nous dire ce que vous a coûté ce travail depuis trois ans, par année.

M. VAUGHAN: Je crois que nous pouvons vous fournir ces renseignements.

Le PRÉSIDENT: Si vous avez suffisamment discuté le rapport du président. . .

M. HARKNESS: Non; je voudrais poser une question en ce qui concerne la page 9 du rapport, quatre alinéas avant le bas de la page. Le voici:

Un accord a été conclu avec le Pacifique-Canadien visant l'abandon de 12.2 milles de la voie du National-Canadien entre Trelle-Junction et Morinville (Alb.), et l'usage en commun de 20.2 milles des Northern Alberta Railways entre la jonction N.A.R. et Morinville. L'appel au Gouverneur général en conseil d'une ordonnance de la Commission des transports autorisant l'abandon de 64.7 milles de la ligne du Pacifique-Canadien, entre Forth (près de Red-Deer) et Ullin (Alb.), a été rejeté et les deux réseaux sont à négocier un accord.

Qu'est-ce que cela veut dire? Qui s'est pourvu en appel et que se passe-t-il en ce moment à cet égard?

M. VAUGHAN: La Commission des transports a permis aux chemins de fer d'abandonner la ligne et de démonter la voie. Ce sont les habitants de la région qui en ont appelé de cette décision au Gouverneur en conseil. L'appel a été rejeté et l'on a confirmé l'ordre de la Commission des transports. C'est pourquoi on a démonté la voie.

M. HARKNESS: Que va-t-il se passer là-bas maintenant?

M. VAUGHAN: Chaque compagnie utilise une partie de la ligne de l'autre. Nous estimons que les facilités de transport prévues seront amplement suffisantes.

M. NICHOLSON: S'agit-il là de la ligne dont avait parlé M. Shaw, il y a quelques années?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HARKNESS: Il n'y aura plus qu'une ligne entre Red-Deer et Rocky Mountain House.

M. VAUGHAN: Oui.

M. McCLURE: J'ai une question à poser en ce qui concerne les recettes et les frais d'exploitation. Les chiffres relatifs aux frais et aux recettes d'exploitation sont-ils disponibles par division.

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. McCLURE: Nous ne pouvons donc savoir si une opération divisionnaire fonctionne à bénéfice ou non?

M. VAUGHAN: Nous n'avons aucune statistique de ce genre, colonel McClure. Ce serait une besogne formidable pour la comptabilité, et qui, à mon sens, ne présenterait aucun avantage. De tels chiffres pourraient révéler des pertes qu'on pourrait interpréter comme un motif d'abandonner certaines lignes, ce qui ne serait pas à souhaiter.

M. McCLURE: C'est pourquoi j'ai posé cette question. Notre division est séparée de la division principale par un cours d'eau et, ayant l'impression qu'elle réalise des bénéfices très intéressants, j'ai cru que nous pouvions demander à l'honorable ministre du Transport d'accorder une plus grande somme d'avantages à nos gens.

M. REID: Il est bon entendre dire qu'au moins une division réalise des bénéfices.

M. HATFIELD: En 1946 et en 1945, combien avez-vous payé en réclamations? Avez-vous ces chiffres?

M. VAUGHAN: Je crois que nous les avons.

M. HATFIELD: Votre chemin de fer n'a-t-il pas perdu une grande quantité de denrées périssables pendant la guerre?

M. VAUGHAN: Pas plus qu'à l'ordinaire. Nous avons toujours à faire face à un nombre extrêmement élevé de réclamations. Nous avons perdu en dégâts aux marchandises transportées \$2,318,000 en 1946, contre \$2,150,000 en 1945.

M. HATFIELD: Je songe à trois wagons d'œufs et à trois wagons de bœuf qui sont restés pendant un mois sur une voie de garage à Napadogan. Vous

avez dû payer ce dégât. Le chargement a été complètement perdu. Combien d'affaires de ce genre avez-vous eues au cours de la guerre ?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que nous ayons eu beaucoup de cas de ce genre, en admettant même qu'il s'en soit produit. Connaissez-vous cette affaire, monsieur Walton ?

M. WALTON: Je ne me souviens pas de ce cas particulier. La moyenne des réclamations auxquelles nous devons satisfaire se compare avantageusement à celle des grandes compagnies américaines. Il est inutile de dire que toutes ces réclamations font l'objet d'une enquête sérieuse et que des mesures sont prises pour empêcher que ces incidents se répètent. Dans beaucoup de cas soumis au contentieux, surtout lorsqu'il s'agit de marchandises en provenance des États-Unis, nous sommes en mesure d'établir que celles-ci ont été endommagées avant que nous ayons reçu le chargement. Le service du contentieux procède méthodiquement et nous ne payons que les réclamations dont le bien-fondé a été établi.

M. EMMERSON: Je voudrais revenir au laboratoire de recherches et d'épreuves. C'est la première fois qu'il en est question dans le rapport depuis de longues années. Est-ce plus un laboratoire de recherches qu'un laboratoire d'épreuves ?

M. VAUGHAN: On s'y occupe des deux. Il sert aux recherches et aux épreuves.

M. EMMERSON: Existe-t-il un précédent à cet égard ? D'autres grandes compagnies de chemin de fer ont-elles leurs propres laboratoires ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. EMMERSON: Qui existent depuis un certain temps ?

M. VAUGHAN: Certaines d'entre elles existent depuis de nombreuses années, telles, par exemple, le Pennsylvania Railroad.

M. EMMERSON: Il ne s'agit donc pas d'une initiative nouvelle ?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. JACKMAN: M. Vaughan me permettra-t-il une question en ce qui concerne le problème de la colonisation, sur laquelle vous nous donnerez plus tard des renseignements plus complets. Le National-Canadien possède-t-il encore des terres d'une certaine importance ou les a-t-il toutes cédées à l'ancienne Canadian Northern Prairie Lands Company ?

M. VAUGHAN: Non. Il nous reste encore quelques centaines de mille acres de terres; je vous donnerai ce chiffre.

M. JACKMAN: Eu égard aux chances de colonisation, elles ne sont pas très importantes ?

M. VAUGHAN: Certaines le sont. Nous avons vendu presque toutes les bonnes terres, mais il nous en reste, que nous vendons d'année en année. Nous en avons obtenu un assez bon prix pendant la guerre.

M. JACKMAN: En ce qui concerne ce projet d'hôtel, à Montréal, qui vous reviendra à \$14,300 la chambre, quel prix vous proposez-vous d'exiger par chambre ? Quel doit être votre barème ?

M. VAUGHAN: Je n'ai pas les chiffres pour le moment. Nous n'en sommes pas encore là. Naturellement, nos tarifs seront un peu plus élevés maintenant qu'ils ne l'auraient été il y a un certain temps.

M. JACKMAN: En admettant que l'on manque d'hôtels à Montréal et qu'il vous faut vous mettre en campagne pour trouver des chambres aux membres de votre conseil d'administration chaque fois qu'ils viennent à Montréal, n'est-il pas juste, s'il y a pénurie et possibilité d'ériger à cet endroit un hôtel de premier ordre, de conclure que l'on ne doit pas manquer de capitaux privés à placer dans une entreprise de ce genre ? Pourquoi le chemin de fer tient-il à le faire lui-même ?

M. VAUGHAN: Nous revenons à ce point-ci, monsieur Jackman. Nous sommes propriétaires de terrains d'une grande valeur que nous pouvons aménager et dont l'emplacement convient admirablement à un hôtel. Plusieurs

sociétés hôtelières nous ont pressentis à ce sujet, ayant en vue de construire des hôtels du côté nord et du côté sud de la rue Dorchester; mais, dans tous les cas, elles exigeaient de trop grandes concessions de notre part et nous n'avons jamais pu en arriver à une entente. Nous avions presque conclu un accord avec la compagnie Statler, mais nous avons dû rompre les négociations. D'autres grandes sociétés hôtelières nous ont également pressentis mais aucune ne nous a soumis ce que nous estimions être une proposition acceptable.

M. JACKMAN: Cela est également vrai des terrains vagues dont parlait M. LaCroix et que l'on pourrait avantageusement céder à d'autres intérêts. Vous disiez que c'était là une des raisons pour lesquelles vous teniez à construire un édifice à bureaux?

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. JACKMAN: Mais lorsqu'il s'agit d'un "tiens" qui vaut bien deux "tu l'auras", lorsque vous pouvez vendre un terrain à une société hôtelière qui y construirait un établissement de premier ordre, comme la compagnie Statler, par exemple, vous jugez bon de le construire vous-mêmes et de demander au Parlement de vous consentir des crédits à cette fin.

M. VAUGHAN: Les sociétés hôtelières qui nous ont pressentis ont toujours posé des conditions inacceptables. On voulait par exemple que le terrain soit cédé gratuitement, qu'un immeuble à bureaux soit construit en même temps que l'hôtel et que nous nous engagions à y louer des locaux. Il y avait toujours des conditions que nous ne pouvions accepter.

M. NICHOLSON: Si vous aviez près de votre terminus de Montréal un édifice comme le Royal York, croyez-vous que vous pourriez faire le service intérêt sur votre capital d'établissement et en même temps faire vos frais?

M. VAUGHAN: Je pense que le Royal York est en bonne posture.

M. JACKMAN: Pensez-vous aussi qu'il l'était avant 1940?

M. VAUGHAN: Il est certain qu'au cours des quelques années qui suivirent sa construction, le Royal York ne réalisa pas de bénéfices, mais c'était alors le cas de tous les hôtels et de bon nombre d'entreprises au Canada.

M. HATFIELD: Et ces conditions vont se reproduire.

M. NICHOLSON: Le Pacifique-Canadien estime que le fait d'avoir à Toronto un hôtel comme le Royal York rapporte de l'argent au réseau. Croyez-vous qu'un hôtel semblable à Montréal attirerait des touristes étrangers?

M. VAUGHAN: Oui. Mais nous ne nous proposons pas de dépenser autant d'argent pour la construction d'un hôtel à Montréal qu'on l'a fait à Toronto. Nous n'allons pas construire un hôtel aussi important et le placement sera moins considérable.

M. HAZEN: Les hôtels que vous possédez et exploitez actuellement rapportent-ils un bénéfice en fonction du placement initial?

M. VAUGHAN: Les hôtels que nous possédons n'ont jamais rapporté de très gros bénéfices, mais, comme je l'ai déjà fait observer, la plupart ne furent pas construits dans ce but mais plutôt pour servir le public.

M. HAZEN: Est-ce ce que vous vous proposez en construisant un nouvel hôtel à Montréal? Est-il destiné à servir le public?

M. VAUGHAN: Il s'agit d'un établissement d'un tout autre genre, conçu pour fonctionner économiquement.

M. HAZEN: Si vous construisez un hôtel à Montréal, vous vous proposez d'en construire un qui vous rapportera un bénéfice sur votre capital d'établissement?

M. VAUGHAN: Justement. Nous croyons qu'il nous rapportera plus que l'intérêt sur le placement initial.

M. LACROIX: Croyez-vous que les frais de construction vont diminuer d'ici trois ans?

M. VAUGHAN: Je n'ai pas saisi.

M. LACROIX: Croyez-vous que les frais de construction vont diminuer?

M. VAUGHAN: Je crois qu'ils vont diminuer, mais je voudrais encore

une fois rappeler que nous n'avons pas à nous préoccuper pour le moment de la construction de cet hôtel. Il n'est pas question d'en entreprendre la construction cette année.

M. LACROIX: Je comprends cela.

M. JACKMAN: Et quand nous en entendrons reparler ce sera comme pour votre édifice d'aviation, nous serons à une semaine de la signature du contrat. Je ne crois pas qu'on ait jamais parlé, à ce Comité, de la construction d'un édifice pour l'aviation à Montréal, et il est trop tard, si j'ose dire, pour que le chemin de fer écoute la voix de la sagesse.

M. LACROIX: Je crois que ce cas est un peu différent, car on lui a garanti certains revenus. On est en train de conclure les accords en ce moment.

M. JACKMAN: Dès qu'on aura les baux on aura certaines assurances.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur Jackman, n'appartient-il pas au conseil d'administration du National-Canadien de décider si, à son avis, ce projet, qui semble comporter plusieurs parties, est véritablement recommandable? L'ayant décidé, il recherche l'autorisation du Gouvernement. C'est ainsi que fonctionnent les chemins de fer Nationaux du Canada. Puis, cela fait, on demande l'approbation du Comité.

M. VAUGHAN: Je tiens à ajouter qu'il n'est pas un projet que notre conseil d'administration n'analyse avec le plus grand soin, avant de lui donner suite.

M. JACKMAN: Je n'en doute pas. J'ai plus confiance au conseil d'administration qu'à la Commission. Si vous acceptez le projet la Commission l'acceptera à son tour, parce que vous savez beaucoup mieux qu'elle ce dont il s'agit, ceci dit sans préjudice à ses qualités.

M. VAUGHAN: Notre Commission n'est pas composée d'hommes de paille. C'est un organisme très actif auquel il faut donner des raisons pour tout ce que nous faisons.

M. JACKMAN: Vous savez évidemment comment elle travaille, monsieur Vaughan, mais, comme l'a dit le ministre, il arrive que ces choses aillent si loin qu'on ne sache plus très bien comment les arrêter. Je crois que nous devrions nous assurer que la construction d'un hôtel à Montréal, par le chemin de fer lui-même, entre véritablement dans ses attributions propres. M. Vaughan a dit que si l'on n'a pas accepté certaines offres c'est parce qu'elles étaient inacceptables et non parce que leur acceptation entraînait en conflit avec le rôle du chemin de fer. Autrement dit, il s'agissait simplement de conclure une entente qui n'apparaissait pas satisfaisante, ce qui a porté le chemin de fer à réaliser lui-même le projet. Il est certain que plus important est l'édifice et plus monumentaux les hôtels, plus vaste est l'entreprise. C'est un désir bien naturel, mais nous sommes ici pour nous assurer que nous ne poussons pas trop loin le programme d'expansion des chemins de fer; certains d'entre nous préférons la propriété privée à la propriété publique.

M. VAUGHAN: Nous avons étudié la question très soigneusement avec la Statler Hotel Company. Nous avons constaté qu'il y avait moins de chambres d'hôtel par tête à Montréal qu'en toute autre ville de l'Amérique du Nord. Nous avons découvert que, bien que la population de Montréal dépasse de beaucoup celle de Toronto, cette dernière possède un nombre de chambres d'hôtel plus élevé que Montréal. Vancouver dépasse aussi Montréal. La situation, à cet égard, laisse beaucoup à désirer à Montréal.

M. JACKMAN: Tous ces motifs doivent être évidents pour les gens qui cherchent à construire sur les terrains du réseau, monsieur Vaughan; aussi, je pense qu'ils devraient modifier leurs conditions en conséquence. En d'autres termes, il s'agit d'un si magnifique site pour la construction d'un hôtel que cela doit être manifeste à des gens qui s'entendent en exploitation d'hôtels.

M. HATFIELD: Avez-vous tenu compte du nouvel hôtel qu'on érige présentement à Montréal?

M. VAUGHAN: Oui. Naturellement, c'est un hôtel à prix populaires, pour ainsi dire, qui servira une tout autre classe de gens. Montréal qui offre

si peu de facilités aux congrès et aux réunions de ce genre est pourtant une ville très propice à ce genre de réunions. Beaucoup de gens s'abstiennent de venir à Montréal, parce qu'ils ne peuvent trouver place dans les hôtels.

M. HATFIELD: Ne se propose-t-on pas d'ajouter une aile à l'hôtel Windsor ?

M. VAUGHAN: J'ignore quels sont les projets des propriétaires de cet hôtel. Il y a plusieurs années qu'ils parlent de construire une aile, mais ils n'en ont encore rien fait.

M. McLURE: Le public voyageur ne vous a-t-il pas demandé de construire cet hôtel ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. McLURE: Et différentes sociétés ?

M. VAUGHAN: On nous a demandé à maintes reprises d'ériger un hôtel à Montréal.

M. HARKNESS: Au bas de la page 5, vous déclarez ce qui suit:

Au cours des trois derniers mois de l'année, la tendance à la baisse s'est transformée en courbe ascendante et une augmentation de 3.7 p. 100 par rapport à la période correspondante de 1945 a été enregistrée.

Je voudrais poser trois questions à ce sujet. Premièrement, quelle est la raison de cette augmentation ? Deuxièmement, s'est-elle maintenue au cours du premier trimestre de 1947 ? Troisièmement, d'après vous, quelle sera la situation du trafic au cours de 1947 ?

M. VAUGHAN: En réponse à votre première question, les usines ont cessé leur activité de guerre pour produire des articles de consommation; elles peuvent maintenant vendre leurs produits sans difficulté. Je crois que l'augmentation au cours de la dernière partie de l'année est attribuable à cet état de choses. On peut dire que le retour à la production de paix a fait augmenter le trafic à la suite de la période creuse.

M. HARKNESS: Cette augmentation a surtout consisté en produits ouvrés et en fournitures expédiés à ces usines ?

M. VAUGHAN: Je le crois. En ce qui concerne votre deuxième question, l'augmentation du trafic s'est maintenue jusqu'ici cette année. De fait, l'augmentation est de 9.9 p. 100 cette année.

M. HARKNESS: Au cours du premier trimestre de cette année ?

M. VAUGHAN: Oui; c'est-à-dire jusqu'au 21 avril cette année.

M. REID: Vous est-il dévolu une juste part des voyageurs qui débarquent du *Queen Elizabeth* à New-York et se rendent au Canada ?

M. HARKNESS: Monsieur Vaughan pourrait-il répondre à ma troisième question, celle qui a trait à la situation probable au cours de la présente année ?

M. VAUGHAN: Nous avons établi un budget qui sera soumis au Comité en temps utile. Il prévoit que nos recettes brutes s'élèveront à 402 millions de dollars, contre 400 millions en 1946. Nous nous attendons que notre trafic se maintienne au même niveau au cours des six derniers mois de l'année.

M. HARKNESS: Vous ne prévoyez pas que l'augmentation de 9 p. 100 doive se continuer ?

M. VAUGHAN: Nous ne pensons pas que cette augmentation se maintiendra dans la même proportion. Nous nous attendons peut-être à une faible augmentation; il se pourrait aussi qu'il n'y ait pas d'augmentation; mais, après avoir fait le calcul pour toutes les régions et obtenu tous les renseignements possibles, nous estimons qu'à la fin de cette année nos recettes brutes excéderont de 2 millions de dollars celles de 1946.

M. HARKNESS: Cette prévision me semble très satisfaisante.

M. JACKMAN: À combien évaluez-vous les recettes nettes ?

M. VAUGHAN: Cette évaluation n'est pas très juste.

M. JACKMAN: En vous fondant sur les tarifs actuels et sur la demande d'augmentation de 30 p. 100 ?

M. VAUGHAN: En nous fondant sur les tarifs actuels, nous prévoyons un déficit de 31 millions de dollars en 1947.

M. JACKMAN: Et en vous fondant sur la hausse de 30 p. 100 que vous demandez?

Le PRÉSIDENT: Nous abordons l'étude du budget, messieurs.

M. VAUGHAN: Je n'ai pas ces chiffres. Nous les avons communiqués à la Commission des transports.

M. JACKMAN: Si l'on fait droit à votre requête, vous vous tirerez tout juste d'affaire en 1947?

M. COOPER: Tout dépendra de la date effective de l'augmentation.

M. VAUGHAN: Peut-être pourriez-vous hâter quelque peu cet événement.

M. JACKMAN: Puis-je poser une question? Dans l'état des revenus pour l'ensemble du réseau, sous la rubrique des frais d'exploitation, on relève la somme de 73 millions de dollars pour l'entretien de la voie et des constructions, en regard de 76 millions l'année précédente.

L'hon. M. CHEVRIER: 67 millions.

M. JACKMAN: Je vous demande pardon; il s'agit de l'entretien de la voie. Les deux premiers chiffres ont trait à l'entretien de la voie et des constructions, ainsi qu'à l'entretien et à la dépréciation du matériel; tous deux sont inférieurs d'environ 3 millions à ce qu'ils étaient en 1945. Il me semble que ce résultat indique que vous avez évité les dépenses facultatives toutes les fois que la chose était possible, en n'affectant pas de fonds à l'entretien de la voie. Il aurait été mieux que cette réduction s'appliquât surtout au premier poste, et non pas à la dépréciation. Elle s'appliquera presque également aux deux peut-être, mais j'ai observé que vous avez contre-passé \$13,524,000 de l'entretien différé au compte des dépenses, ce qui naturellement améliore la situation. En 1946, vous étiez plus riches de \$13,500,000 que vous l'auriez été autrement, en raison des sommes que vous avez accumulées au cours des années de guerre. Je me demande si M. Vaughan ou M. Cooper voudrait expliquer ce qui s'est produit, quelle méthode a permis au chemin de fer de dépenser moins d'argent que l'année précédente pour l'entretien de la voie, des constructions et du matériel. Vous avez imputé une somme moindre à l'exploitation de l'année, pour ainsi dire, et en même temps vous avez retiré ou contre-passé \$13,500,000 du compte de l'entretien différé accumulé dans vos livres; sauf erreur, vous avez donc imputé à l'exploitation de l'an dernier environ 16 ou 17 millions de moins qu'au cours de l'année précédente. Si vous aviez imputé un montant égal, votre déficit serait de 16 à 17 millions plus considérable que celui que vous accusez?

M. VAUGHAN: En réalité nous avons dépensé plus d'argent, monsieur Jackman. Nous avons prélevé la différence à même la réserve.

M. JACKMAN: Vous n'avez pas dépensé plus d'argent.

M. COOPER: Vous considérez des chiffres qui ont été réduits de 13 millions. Si vous ajoutiez les 13 millions avant d'établir votre comparaison, vous constateriez que les dépenses de 1946 ont augmenté par rapport à celles de 1945.

M. JACKMAN: À ce que je vois, vous avez dépensé pour l'entretien de la voie et des constructions 67 millions l'an dernier, contre 70 millions en 1945.

M. COOPER: Oui, mais la somme de 67 millions est celle qui apparaît après lui avoir imputé ces crédits puisés à même les réserves.

M. JACKMAN: Je vois.

M. COOPER: Avant l'imputation du crédit, le chiffre était plus considérable en 1946.

M. JACKMAN: Vous voulez dire que vous avez réellement dépensé 80 millions, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: M. Reid désire poser une question.

M. JACKMAN: Vous avez réellement dépensé 80 millions pour l'entretien de la voie et des constructions l'an dernier et, de ce montant, vous en avez imputé 67 millions à l'année.

M. COOPER: Non pas si vous limitez votre question à cette rubrique seule. Au chapitre de l'entretien nous avons effectivement dépensé plus en 1946 qu'en 1945; mais, en réduisant nos dépenses en puisant à même la réserve; c'est tout comme si nous avions dépensé moins.

M. JACKMAN: Comme vous étiez en mesure de puiser à même les réserves accumulées en vue de l'entretien différé, vous avez pu éviter des dépenses de 3 millions sous une rubrique et 3 millions au compte de l'entretien et de la dépréciation du matériel, de sorte que vous auriez dû faire des dépenses courantes de 6 millions, non seulement pour l'entretien différé, mais pour l'entretien courant, si vous n'aviez pu mettre à contribution le compte de l'entretien différé. Voilà pourquoi je dis que votre déficit véritable aurait pu être supérieur de 6 millions à ce qu'il a été.

M. VAUGHAN: Nous n'aurions pas dépensé cette somme, si nous n'avions pas eu les réserves.

M. JACKMAN: Je suppose que l'argent a été bien dépensé.

M. VAUGHAN: Il a été très bien dépensé. Nous avons constitué ces réserves en vue de parer à l'entretien, qui a dû être différé au cours de la guerre alors que la main-d'œuvre et les matériaux n'étaient pas disponibles.

M. JACKMAN: Combien vous reste-t-il actuellement au compte de l'entretien différé?

M. COOPER: 33 millions.

M. JACKMAN: Je suppose que cette année vous ferez comme l'an dernier: vous puiserez à même ce compte dans une certaine mesure.

M. COOPER: Dans une certaine mesure; notre budget nous permet de puiser environ 10 millions à même les réserves en 1947.

M. JACKMAN: Si vous aviez voulu invoquer valablement une hausse des tarifs, vous auriez pu, selon moi, imputer davantage à l'exploitation de l'année.

M. COOPER: Nous aurions pu accuser un déficit beaucoup plus considérable.

M. JACKMAN: Tout en restant fidèles aux bons principes de comptabilité.

M. COOPER: Nous avons créé des réserves pour parer, après la guerre, aux dépenses que nous aurions dû faire au cours de la guerre. Nous les faisons servir à la fin pour laquelle nous les avons créées.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Reid, vous désirez poser une question?

M. REID: Il m'intéressait de savoir de quels moyens vous disposez pour vous occuper des passagers qui, débarquant du *Queen Elizabeth* ou d'autres navires à New-York, se rendent au Canada.

M. VAUGHAN: Nous avons un service à Londres. Nous avons un gérant pour l'Europe qui surveille tous nos bureaux en Europe. Nous avons des bureaux à Southampton, Glasgow et Liverpool. Si vous vous reportez à la page 33 du rapport, vous constaterez qu'en Grande-Bretagne nous avons des bureaux à Belfast, Cardiff, Glasgow, Liverpool et Southampton. Puis, pour les voyageurs qui ne se sont pas fixé d'itinéraire, nous avons nos bureaux à New-York. Nous sommes constamment à la recherche de tous les voyageurs que nous pouvons transporter.

M. HAZEN: Le deuxième paragraphe de la page 6 est ainsi conçu:

Les majorations des taux de transport-marchandises autorisées par l'*Interstate Commerce Commission* des États-Unis, et mises en vigueur le 1er juillet 1946, se sont traduites par une augmentation de \$4,290,000 des recettes brutes du réseau.

M. VAUGHAN: C'est juste.

M. HAZEN: Pourriez-vous, non pas immédiatement, mais peut-être cet après-midi, nous fournir le détail des recettes du réseau aux États-Unis: recettes découlant du transport des voyageurs et des marchandises? Vous exploitez quelques voies ferrées aux États-Unis?

M. VAUGHAN: Oui; nous y avons trois importants réseaux: le Grand Trunk Western, le Central Vermont et le Duluth, Winnipeg and Pacific.

M. HAZEN: Pouvez-vous nous fournir une répartition des recettes de ces réseaux?

M. VAUGHAN: Volontiers.

M. HAZEN: Ce qui m'intéresse plus particulièrement, c'est la voie ferrée qui va jusqu'à Portland. Elle va de Montréal à Portland, n'est-ce pas?

M. COOPER: Nous avons le détail de ces recettes.

M. VAUGHAN: Vous avez probablement entendu parler des difficultés que nous avons avec la ville de Portland; on estime que nous laissons détériorer nos installations et que nous ne faisons pas circuler assez de trains sur cette voie.

M. HAZEN: J'allais vous poser une question au sujet de cette voie; j'aimerais obtenir ce renseignement.

M. VAUGHAN: Nous vous dirons quelle quantité de céréales nous avons transportée par cette voie en 1945 et 1946; ce renseignement vous donnera une idée assez juste.

M. LA CROIX: Je propose l'adoption du rapport.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous suffisamment étudié le rapport? On propose qu'il soit adopté.

M. POULIOT: Est-il vrai que certaines décisions de l'*Interstate Commerce Commission* ont tendu à favoriser le plus long parcours par les lignes américaines plutôt que le parcours plus court par les réseaux du National-Canadien aux États-Unis? N'a-t-elle pas fixé des tarifs moins élevés pour les chemins de fer américains que pour les chemins de fer Nationaux du Canada?

M. VAUGHAN: Je ne le crois pas. Les tarifs des États-Unis sont sensiblement plus élevés que les nôtres au Canada, si on les considère dans leur ensemble. Ils étaient plus élevés avant qu'on leur accordât récemment une majoration provisoire, le 1er juillet; on leur en a accordé une seconde le 1er janvier. Avant l'autorisation de la première majoration, notre tarif moyen par tonne-mille était inférieur à la moyenne aux États-Unis.

M. POULIOT: Les décisions de l'*Interstate Commerce Commission* ne favorisent-elles pas les chemins de fer américains au détriment du National-Canadien en certains cas?

M. VAUGHAN: Je ne me rappelle d'aucun cas. À mon sens, l'*Interstate Commerce Commission* a agi très impartialement.

M. POULIOT: Est-ce que ses tarifs sont uniformes?

M. VAUGHAN: Oh, oui.

M. HAZEN: Puis-je poser une question au sujet de la dernière partie du rapport de M. Vaughan? On y lit:

Ce service a fait venir au Canada un nombre limité d'immigrants britanniques et il est en mesure de s'occuper d'un mouvement d'immigration important s'il en est requis.

Comment les avez-vous fait venir? Vous n'aviez pas de navires qui vous appartenaient en propre.

M. VAUGHAN: Non, monsieur; en certains cas, notre bureau de Londres prend des dispositions pour assurer leur transport. Nous les transportons une fois qu'ils sont débarqués à Halifax, Saint John ou ailleurs.

M. HAZEN: Comment avez-vous contribué à les faire venir au pays? Vos démarches ont-elles débuté outremer ou ailleurs?

M. VAUGHAN: Nos démarches ont débuté outremer.

M. HAZEN: Vous prenez des dispositions pour les faire venir au pays?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HAZEN: Pouvez-vous nous dire combien sont venus?

M. VAUGHAN: Les chiffres apparaissent sur cette page. Je dois dire que nous avons dû ajouter une ou deux sténographes au personnel de notre bureau

de Londres; car les demandes de renseignements étaient devenues si nombreuses que le personnel ne pouvait subvenir à la tâche.

M. HAZEN: Je parlais des immigrants que vous avez fait venir.

M. VAUGHAN: Je pense qu'un grand nombre étaient des épouses de soldats; il s'y trouvait peut-être aussi des Polonais amenés au pays sous les auspices de l'État.

M. HAZEN: Vous avez mentionné que c'étaient des immigrants britanniques. Êtes-vous en mesure de nous en faire connaître le nombre?

L'hon. M. CHEVRIER: Il est mentionné à la page dont vous avez lu un extrait: 4,922 personnes.

M. HAZEN: Ce chiffre est celui du nombre de personnes auxquelles on a trouvé de l'emploi dans l'agriculture, l'industrie forestière et les mines. Il est dit également:

“Ce service a fait venir au Canada un nombre limité d'immigrants britanniques”.

On n'en indique pas le nombre. Je veux connaître le nombre d'immigrants britanniques seulement.

M. VAUGHAN: Nous vous le fournirons.

M. HAZEN: Vous dites, qu'au besoin, vous êtes en mesure de vous occuper d'un fort mouvement d'immigration.

M. VAUGHAN: C'est juste.

M. HAZEN: Mais vous n'avez pas de navires qui vous appartiennent en propre. Comment pouvez-vous être en mesure de vous occuper d'un fort mouvement d'immigration?

M. VAUGHAN: Nous entendons que nous avons un personnel qui s'occupera de ces personnes lorsque les navires seront disponibles. Nous avons des fonctionnaires qui fournissent des renseignements aux personnes qui s'intéressent au Canada et aux industriels qui projettent de s'établir chez nous.

Je puis dire également que nous avons conclu une entente avec le Pacifique-Canadien relativement à certains immigrants, d'après laquelle nous pouvons transporter les voyageurs qui débarquent de ses navires.

M. POULIOT: Lorsque les passagers arrivent par les navires du Pacifique-Canadien, s'embarquent-ils au port sur les convois du National-Canadien au port d'arrivée?

M. VAUGHAN: Dans la proportion de 50 p. 100, je pense.

M. POULIOT: Est-ce parce que le Pacifique-Canadien ne peut s'en charger seul?

M. VAUGHAN: Non; nous avons conclu avec lui une entente relativement aux immigrants, qui est mutuellement satisfaisante.

M. POULIOT: Avant que nous adoptions le rapport, monsieur Vaughan, voulez-vous dire pourquoi il n'y a pas d'électricité à la gare de Saint-Arsène? On se plaint beaucoup de cet état de choses; on doit avoir recours au pétrole, ce qui est très malcommode. Je suppose qu'il devrait y avoir un service uniforme d'électricité dans toutes les gares.

M. VAUGHAN: Nous allons immédiatement examiner la question et nous tenterons de remédier à cette situation, si possible.

M. POULIOT: Je vous ai soumis le cas; vous pourrez me donner une réponse plus tard.

M. VAUGHAN: C'est ce que nous ferons.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous plaît-il d'adopter le rapport du président?

M. HAZEN: Non; je propose l'ajournement.

Le Comité suspend sa séance pour se réunir de nouveau à 4 heures de l'après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend sa séance à 4 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: À 1 heure nous étions à étudier le rapport de M. Vaughan. Y a-t-il d'autres questions, avant que nous abordions les états financiers?

M. JACKMAN: Monsieur Vaughan, j'ai songé à cet hôtel qui, manifestement, est un projet d'avenir, et qui n'a guère d'importance immédiate; néanmoins, je ne l'ai pas inventé. Ceux qui l'ont mis en question ici en savaient quelque chose. Je me demandais tout simplement comment une société ferroviaire privée, se trouvant dans une situation financière analogue à celle des chemins de fer Nationaux du Canada, par exemple, pourrait envisager de se lancer dans une telle entreprise qui ne serait pas indispensable à son exploitation. J'ai pensé qu'en la circonstance il y aurait peut-être lieu d'établir une filiale, mais alors les obligations de cette société devraient être garanties par une caution solvable; je ne comprends pas comment, si votre réseau était une entreprise privée et, en pareille posture financière, vous pourriez concevoir une entreprise aussi hasardeuse que celle de construire un nouvel hôtel. Voilà qui me met en défiance et me porte à croire qu'une société comme les chemins de fer Nationaux du Canada, garantie par le public, peut ainsi courir le risque d'une entreprise qu'elle n'oserait pas aborder si elle devait envisager les choses avec le sens des réalités qui doit inspirer les entreprises ordinaires.

M. VAUGHAN: Je ne suis pas de cet avis. Tous les projets que nous formulons, toutes les sommes que nous dépensons font l'objet d'une étude approfondie. Cet hôtel serait sans doute d'une très grande valeur pour le chemin de fer. Ce dernier est propriétaire du terrain. À la suite d'une étude très poussée, nous estimons que cette entreprise sera rémunératrice. Nous pouvons obtenir un rendement équitable sur notre mise de fonds, tout en améliorant sensiblement la situation financière de la société.

M. JACKMAN: C'est ce que je vois d'après les chiffres et le plan d'amortissement que vous avez présentés; mais je l'ignorais lorsque je vous ai demandé cette précision assez importante du prix de location des chambres par jour. Je suppose qu'on peut faire établir les calculs sans partir au bas de l'échelle; mais j'aime souvent procéder ainsi pour me rendre compte de la base des calculs. Mais il n'en reste pas moins que, si vous étiez une entreprise privée ordinaire, si le Gouvernement du Canada ou le Parlement n'était pas là pour vous avancer les fonds nécessaires, vous ne pourriez pas vous lancer dans une telle affaire. Ne vous arrêteriez-vous pas si vous étiez à votre propre compte, si vous ne pouviez pas compter sur ce qui a semblé un trésor illimité?

M. VAUGHAN: Eh bien, naturellement...

M. JACKMAN: L'entreprise est peut-être bonne; mais comment en assurerez-vous le financement si vous n'aviez pas l'État pour vous appuyer?

M. VAUGHAN: Si nous n'avions pas l'État, nous ne serions pas dans la situation où nous sommes. Tout d'abord, nous aurions une situation financière beaucoup plus saine et nous ne serions pas tenus d'exploiter une foule de lignes peu rémunératrices. Il n'y a de cela aucun doute. D'autre part, si notre société était une institution privée, si je détenais moi-même cette propriété et si je pouvais prélever des fonds pour y construire un hôtel, je persisterais à dire que cette entreprise serait fort rémunératrice.

M. JACKMAN: Le marché est le critère qui permet de vérifier la justesse de nos points de vue et de nos opinions. En d'autres termes, on peut croire réussir dans une entreprise donnée mais, une fois qu'on a tenté d'obtenir des fonds de ses amis ou qu'on s'est adressé à la banque pour se procurer le capital de roulement, on change parfois d'avis.

M. VAUGHAN: Peut-être. Tout ce que je puis dire, c'est qu'après une étude très approfondie, nous pensons que c'est une bonne affaire. Nous croyons qu'elle sera très utile au chemin de fer et améliorera très sensiblement la situation de la compagnie. Les chemins de fer de l'Union Sud-Africaine

construisent des hôtels. Les chemins de fer construisent des hôtels en plus grand nombre en Angleterre. On ne le fait pas aux États-Unis, parce que l'I.C.C. l'interdit.

M. JACKMAN: Bien que certains chemins de fer américains n'aient pas fait de bonnes affaires, ils n'en ont pas moins bien desservi la population. Les hôtels sont tout aussi bons, sinon meilleurs, sur tout le territoire des États-Unis.

M. VAUGHAN: Mais leur situation est différente de la nôtre. Elle ne l'est peut-être pas dans le cas de Montréal, mais en certaines autres villes où nous avons construit des hôtels, c'est une tout autre affaire. Nous avons construit un hôtel à Edmonton, où il n'existait aucun hôtel de premier ordre; il en a été de même à Saskatoon. Vous savez sans doute que les immobilisations hôtelières du Pacifique-Canadien sont deux fois plus importantes que les nôtres.

M. JACKMAN: Ces hôtels ne sont peut-être pas pour cela plus lucratifs.

M. VAUGHAN: Cette société estime qu'ils ont servi son intérêt, je pense.

M. JACKMAN: Pourquoi l'I.C.C. a-t-elle décidé que les chemins de fer ne devaient pas s'occuper d'industrie hôtelière?

M. VAUGHAN: Comme vous le savez, l'I.C.C. ne permet pas aux chemins de fer de s'occuper d'autre entreprise que l'exploitation ferroviaire. Les chemins de fer n'y exploitent pas de messageries, ni de télégraphes commerciaux. Le transport des voyageurs par avion ou par bateau leur est également interdit.

M. JACKMAN: Est-ce que l'I.C.C. se compose d'hommes qui ont à cœur l'intérêt public?

M. VAUGHAN: Je le présume.

M. JACKMAN: Ou sont-ils simplement mauvais coucheurs?

M. VAUGHAN: Cet organisme est censé être dûment constitué et avoir à cœur l'intérêt du pays.

M. JACKMAN: Si les chemins de fer du pays, et en particulier les chemins de fer Nationaux du Canada, qui sont financièrement supportés par le public, se lancent dans toutes les entreprises hasardeuses qui peuvent rapporter un bénéfice, ils ne sauront plus s'arrêter parce qu'ils ont des ressources illimitées à leur disposition.

M. VAUGHAN: Je puis vous assurer que c'est la dernière chose au monde à laquelle nous songions. Il ne se passe pas une journée qu'on ne m'entretienne de quelque projet; mais nous avons toujours refusé de placer des fonds dans diverses entreprises qui pourraient rapporter un bénéfice au chemin de fer, parce que nous avons jugé qu'elles n'étaient pas du domaine de son activité. Je pense que le cas qui nous occupe est un peu différent. Nous possédons déjà une chaîne d'hôtels. Nous nous occupons déjà d'hôtellerie. Nous sommes propriétaires de ce terrain de grande valeur, sur lequel nous payons des impôts; au lieu de continuer à faire des déboursés, nous croyons que nous pouvons faire fructifier ce placement.

M. JACKMAN: Est-ce que la location des chambres de vos hôtels a diminué l'an dernier par rapport à l'année précédente?

M. VAUGHAN: Je ne le crois pas. Les recettes ont diminué quelque peu, parce que nous avons dû payer des salaires plus élevés.

M. JACKMAN: Vous avez augmenté vos frais de service?

M. VAUGHAN: Les frais de service n'ont guère changé. Les recettes sont peut-être un peu plus considérables actuellement, parce qu'on nous a permis de majorer nos tarifs.

M. NICHOLSON: Sauf erreur, M. Cooper a dit que vous n'aviez pu réaliser de bénéfice avec vos hôtels au cours de la guerre, ou qu'effectivement vous n'en aviez pas réalisé.

M. VAUGHAN: J'ai dit qu'on ne nous avait pas permis de majorer nos tarifs.

M. NICHOLSON: J'avais cru comprendre que c'était ce qu'avait déclaré M. Cooper ce matin.

M. VAUGHAN: Nos hôtels nous ont rapporté un bénéfice durant toute la guerre. Il fut modeste, si l'on veut, mais ce n'en était pas moins un bénéfice. Chaque hôtel a été d'un bon rapport, mais on peut dire qu'il en a été de même dans le monde entier.

M. NICHOLSON: Vous avez fait de meilleures affaires qu'au cours de n'importe laquelle des cinq années qui ont précédé la guerre?

M. VAUGHAN: Assurément.

M. JACKMAN: Dans quelle proportion les chambres de tous vos hôtels ont-elles été occupées l'an dernier et l'année précédente?

M. COOPER: J'ai ce renseignement pour chaque hôtel. Voulez-vous connaître le chiffre relatif au Château?

M. JACKMAN: Je veux la moyenne. Une approximation suffira.

M. COOPER: J'ai ce renseignement pour chaque hôtel. Je n'ai pas la moyenne de tous les hôtels.

M. JACKMAN: Est-ce 80 ou 90 p. 100?

M. COOPER: La proportion est de 84 pour le Château, de 84 pour le Prince-Arthur, de 82 pour le Minaki, de 89 pour le Fort-Garry, de 93 pour le Macdonald, de 82 pour le Jasper-Park et de 79 pour le Bessborough. On peut donc dire que la moyenne est d'environ 83 ou 84 p. 100.

M. NICHOLSON: Avez-vous des chiffres comparables pour quelques années, pour 1937 et 1938, par exemple?

M. COOPER: Non, mais nous pouvons les obtenir. Je ne les ai pas ici.

M. JACKMAN: Est-ce que 1939 a été l'année au cours de laquelle l'occupation de vos chambres d'hôtel vous a permis de surnager?

M. VAUGHAN: En ce qui concerne le nouvel hôtel, nous estimons que nous pouvons nous tirer d'affaire avec une moyenne de location de 60 p. 100.

M. JACKMAN: Vous êtes-vous déjà tirés d'affaire en louant 60 p. 100 des chambres des hôtels que vous possédez et exploitez actuellement?

M. VAUGHAN: Comme je l'ai dit ce matin, l'hôtel que nous nous proposons de construire, — j'ignore quand il le sera —, sera bâti de telle sorte que nous pourrions l'exploiter beaucoup plus économiquement que n'importe quel autre de nos hôtels.

M. JACKMAN: Il n'y a pas de doute qu'une moyenne de location de 80 p. 100, comme celle des dernières années, est extraordinairement élevée par comparaison à la moyenne habituelle.

M. VAUGHAN: Je pense que c'est juste, mais nous croyons que l'hôtellerie continuera d'être prospère pendant un certain temps. Les touristes affluent. Nous devons en refuser si nous ne pouvons les loger. Ils apportent beaucoup d'argent au pays.

M. LACROIX: Il y a présentement insuffisance de chambres à Montréal. Il n'y a pas de doute que ce nouvel hôtel sera entièrement occupé. Ce serait une bonne affaire, il n'y a pas de doute là-dessus.

M. JACKMAN: Je me demande si un fonctionnaire, au courant des détails de l'occupation de vos chambres d'hôtel, pourrait nous parler du rendement de l'exploitation vers la fin des années 30, alors que les affaires étaient assez bonnes.

M. VAUGHAN: Cette période ne fut pas très favorable.

M. JACKMAN: D'accord, mais une ou deux années ont été bonnes.

M. VAUGHAN: Le rendement a été bon pour certaines années seulement, mais les autres hôtels ont été dans le même cas.

M. JACKMAN: Je me demande si un de vos fonctionnaires pourrait retracer au cours de laquelle de ces années la moyenne de location vous a permis de sortir indemnes.

M. VAUGHAN: J'espère que vous n'avez pas l'intention que nous remon-
tions jusqu'aux jours de crise.

M. JACKMAN: Non. L'année 1937 n'a pas été mauvaise.

M. NICHOLSON: Vous avez déclaré ce matin que vous aviez placé 38 millions dans l'hôtellerie. Serait-il difficile de nous tracer un tableau complet de cette exploitation depuis que vous vous en occupez ?

M. VAUGHAN: Je ne le crois pas. Nous avons adressé des rapports tous les ans à la Commission.

M. NICHOLSON: Et quel rendement sur le capital engagé a été tiré de l'exploitation ?

M. VAUGHAN: Nous pouvons faire ce calcul. Nous pouvons vous fournir les détails que vous désirez au sujet des hôtels. Jusqu'à quelle année voulez-vous remonter ?

M. NICHOLSON: Quand vous êtes-vous portés acquéreurs du Château ?

M. VAUGHAN: Il y a environ trente ans, je crois.

M. JACKMAN: Nous pourrions peut-être poser la question de la façon suivante: Depuis quand les hôtels réalisent-ils des bénéfices ?

M. VAUGHAN: Nous chercherons.

M. COOPER: En tant que groupe, ils ont toujours réalisé des bénéfices.

M. JACKMAN: Au cours de toutes les années 30 ?

M. COOPER: Je ne parle pas de chaque hôtel, mais de l'ensemble.

M. NICHOLSON: Sans tenir compte de l'intérêt sur le capital ?

M. COOPER: Je ne tiens pas compte de l'intérêt sur le capital.

M. JACKMAN: Je m'attends que vous réalisiez un bénéfice d'exploitation. Vous ne tenez pas compte de l'intérêt sur le capital, ni de la dépréciation des hôtels dans votre comptabilité ferroviaire ?

M. COOPER: Non.

M. VAUGHAN: Mais vous conviendrez, je pense, que certains de nos hôtels sont probablement exploités sur un pied supérieur à ce qu'ils seraient, si c'étaient des hôtels commerciaux ordinaires. Prenons le Château Laurier, par exemple. Nous pourrions réduire les services très sensiblement et réaliser un bénéfice beaucoup plus important, mais nous n'estimons pas que ce serait dans l'intérêt du Canada.

M. HATFIELD: Vous ne pourriez pas diminuer de beaucoup la nourriture.

M. VAUGHAN: Ne vous donne-t-on pas assez à manger ?

M. HATFIELD: On m'en donne assez, mais les aliments ne sont pas cuits.

M. VAUGHAN: On peut très facilement remédier à cela.

M. HATFIELD: Les aliments sont préparés d'une telle façon ! Je n'ai jamais mangé de la sorte dans un hôtel.

M. VAUGHAN: C'est la première plainte que j'entends au sujet de la nourriture que l'on sert au Château.

M. McCULLOCH: Il y a douze ans que j'y mange et je trouve la nourriture excellente.

M. LA CROIX: Il y a quinze ans, dans mon cas, et je la trouve aussi excellente.

M. HATFIELD: J'ignore ce que vous appelez de la bonne nourriture.

M. JACKMAN: Elle est moins bonne que d'habitude. Je pense que vous en conviendrez.

M. VAUGHAN: Elle est encore assez bonne.

M. JACKMAN: Pas mauvaise.

M. HATFIELD: On ne peut trouver un hôtel comme celui-là au pays.

M. NICHOLSON: Avez-vous calculé les bénéfices que rapportera le bar à cocktails ?

M. VAUGHAN: Oui, nous avons fait certains calculs. Nous croyons qu'ils seront très intéressants.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions ?

M. HAZEN: J'ai demandé des renseignements au sujet des recettes de vos chemins de fer aux États-Unis.

M. VAUGHAN: Nous les avons ici.

M. HAZEN: Sauf erreur, vous avez déclaré ce matin que vous aviez trois réseaux principaux aux États-Unis ?

M. VAUGHAN: Oui, mais en réalité ils sont exploités sous des noms différents. La ligne de Portland est exploitée sous le nom de chemins de fer Nationaux du Canada.

M. HAZEN: C'est la ligne qui va à Portland ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HAZEN: Merci.

M. LOCKHART: Est-ce un exposé assez long ? Pouvez-vous le lire ?

M. VAUGHAN: C'est un relevé des recettes et des dépenses de ce que nous appelons nos lignes de Nouvelle-Angleterre. Il s'agit de la voie qui va d'un endroit situé près d'Island-Pond (Vermont) à Portland.

M. HAZEN: Quel est le parcours en milles ?

M. VAUGHAN: Entre 150 et 160 milles. Les marchandises ont rapporté \$1,732,000 en 1946; les voyageurs, \$144,000; les autres rubriques, \$217,000. Les recettes brutes se sont élevées à \$2,094,000. Les frais d'exploitation se sont établis à \$2,674,000. Le déficit a donc été de \$580,307. En 1946 nous avons transporté 88,505 tonnes de blé, contre 489,819 tonnes en 1945. Est-ce le renseignement que vous désirez, monsieur Hazen ?

M. HAZEN: Merci beaucoup.

M. HATFIELD: Que vous proposez-vous de faire avec les vieux hangars que vous avez à Portland ? Ils ont grand besoin de réparations ?

M. VAUGHAN: En effet. On y a démoli un des élévateurs, ainsi que certains hangars; mais les autres hangars servent aux opérations courantes.

M. HATFIELD: Les hangars à marchandises ne sont pas en très bon état. J'ignore ce qu'il en est de l'élévateur.

M. VAUGHAN: Pendant la guerre nous avons loué certains de ces hangars au Gouvernement des États-Unis. Nous espérons les remettre en état, de façon qu'ils n'offriront aucun danger.

M. HAZEN: La seule question que je puis poser est la suivante: jugez-vous opportun d'exploiter une ligne de chemin de fer qui accuse un déficit de \$580,000 ?

M. VAUGHAN: Nous ne pouvons faire autrement. L'I.C.C. ne nous permettrait jamais d'abandonner cette ligne; en outre, il y a plusieurs années, le Grand Trunk a passé un bail de 999 ans au sujet de certains embranchements de cette ligne, qui nous oblige à l'exploiter.

M. JACKMAN: Vous le louez à d'autres chemins de fer américains ?

M. VAUGHAN: Non; nous l'avons loué d'autres entreprises qui existaient à cette époque.

M. JACKMAN: D'entreprises qui n'appartenaient pas au réseau ?

M. VAUGHAN: C'est exact. Nous avons payé un loyer pour le chemin de fer. Nous en sommes maintenant les propriétaires, et cela depuis un an ou deux seulement.

M. JACKMAN: La question n'offre peut-être qu'un intérêt théorique, mais ne pourriez-vous pas abandonner cette ligne ?

M. VAUGHAN: Non. L'I.C.C. ne permettra pas qu'on abandonne une ligne pour aussi longtemps que cette région aura besoin d'un chemin de fer, quels que soient les résultats financiers. Elle ne permettra à personne d'abandonner une ligne uniquement pour des motifs d'ordre financier.

M. JACKMAN: C'est du joli!

M. VAUGHAN: La Commission des transports ne le permettrait pas au Canada non plus. Certaines entreprises ferroviaires des États-Unis aimeraient abandonner des embranchements, mais l'I.C.C. ne le leur permet pas.

M. JACKMAN: Vous êtes donc animés par l'intérêt public ?

M. VAUGHAN: Nous devons l'être.

M. LAPOINTE: Avez-vous dit que la Commission des transports ne per-

mettrait pas qu'une société abandonnât une ligne uniquement en se fondant sur les résultats financiers qu'elle pourrait produire ?

M. VAUGHAN: C'est un des motifs que nous avançons; mais je n'ai jamais entendu dire que la Commission des transports,— je me trompe peut-être—, ait consenti à l'abandon d'une voie ferrée uniquement pour des motifs d'ordre financier. Elle examine toujours s'il y aura d'autres moyens de transport à la disposition du public, si la voie ferrée est abandonnée.

M. HATFIELD: Avez-vous un service sur cette ligne d'Island-Pond à Portland ?

M. VAUGHAN: Tous les jours il circule un train de voyageurs de Montréal à Portland, ainsi que des trains de marchandises.

M. HATFIELD: Ils prennent des marchandises aux États-Unis ?

M. VAUGHAN: Oui. Par exemple, il y a d'importantes papeteries dans cette région, comme la *Brown Paper Corporation*, à Berlin (New-Hampshire), et d'autres industries que notre chemin de fer dessert.

M. LAPOINTE: M. Vaughan sait à quoi je songe. La raison pour laquelle j'ai soulevé le point, c'est que toutes les fois que les chemins de fer ont adressé des réclamations à la Commission des chemins de fer, ils ont toujours fondé leur argumentation sur les mauvais résultats financiers de l'année.

M. VAUGHAN: C'est juste.

M. LAPOINTE: J'ai observé que le chemin de fer demandait, exactement pour les mêmes motifs, d'abandonner certaines lignes.

M. VAUGHAN: Lorsque nous voulons abandonner une ligne, nous avons recours à tous les arguments plausibles à cette fin; le principal motif que nous invoquons, c'est qu'elle ne rapporte pas. Il n'y a pas de doute là-dessus; mais la Commission des transports, dans ces circonstances, examine toujours s'il y aura d'autres moyens de transport à la disposition des localités intéressées.

M. WARREN: Je suppose que la plupart d'entre nous ont été témoins d'événements de ce genre.

M. LAPOINTE: Événements déplorables, dans la majorité des cas.

M. JACKMAN: M. Cooper pourrait peut-être nous dire pourquoi l'amortissement de l'escompte sur la dette consolidée est de \$537,000 en 1946 contre \$1,183,000 l'année précédente, ce qui est de moitié moindre, et quelle modification a subi l'organisation financière au cours de cette période ?

M. COOPER: En voici l'explication: en 1945 nous avons appelé des obligations en remboursement par anticipation; quand nous faisons une opération de ce genre, il nous faut radier tout escompte non amorti.

M. JACKMAN: En cette année-là.

M. HATFIELD: Je vois qu'en 1946 vous avez dépensé pour la publicité deux fois plus qu'en 1945.

M. VAUGHAN: Nous avons beaucoup augmenté notre publicité en 1946, mais elle est encore moins importante qu'elle l'était il y a quelques années.

M. HATFIELD: Je suppose que vous n'avez pas eu besoin d'en faire au cours de la guerre.

M. VAUGHAN: Non, pas beaucoup; mais nous croyons que le moment est venu de recommencer à faire de la publicité.

M. NICHOLSON: Je constate, dans les nouveaux indicateurs qui viennent de paraître, que les deux trains transcontinentaux partent de Vancouver à une demi-heure d'intervalle. Je me demande si vous ne pourriez pas faire en sorte qu'un train parte le matin, afin que les voyageurs puissent traverser la province de jour.

M. VAUGHAN: Maintes et maintes fois nos fonctionnaires préposés à la circulation et à l'exploitation ont étudié cette question à fond. Ils en sont venus à la conclusion qu'il est de l'intérêt général et, certainement, de l'intérêt du réseau de faire circuler les deux trains à un intervalle assez rapproché.

M. NICHOLSON: Il me semble que ce serait une bonne ligne de conduite à adopter, surtout pendant l'été, alors qu'il y a abondance de voyageurs.

M. VAUGHAN: M. Walton pourrait peut-être nous fournir des explications.

M. WALTON: Comme M. Vaughan vient de le dire, la question a fait l'objet d'un examen assez approfondi. Nos fonctionnaires m'ont déclaré que huit ou dix sont en faveur du départ de Vancouver le soir, contre un qui précocise le départ dans la matinée. Apparemment la situation est la même que dans plusieurs grandes villes, où les gens désirent faire leurs affaires durant la journée et voyager la nuit. C'est probablement ce que vous avez vous-même l'habitude de faire; nos fonctionnaires nous disent que le public se comporte de la même manière. En ce qui concerne le paysage des montagnes, ces trains à horaire fixe passent de jour au mont Robson, à Jasper et dans les environs, mais ils ne permettent pas de contempler le paysage de la région côtière.

M. NICHOLSON: Les deux trains arrivent à Edmonton tard dans la nuit. Je suppose que les gens qui se rendent à Edmonton préféreraient y arriver le matin. Les deux trains entrent en gare à Saskatoon à une heure impossible à l'aube.

M. WALTON: C'est juste; mais des wagons-lits sont détachés à cet endroit, afin de parer à la situation que crée l'arrivée à cette heure insolite.

M. NICHOLSON: Il y a quelques années vous faisiez passer par Regina un train de premier ordre. Je pense que la capitale de la Saskatchewan mérite un meilleur service que celui que lui fournissent les chemins de fer Nationaux du Canada. Avez-vous examiné la possibilité de faire passer l'un de ces deux trains par Brandon et Regina?

M. WALTON: Cette question a aussi été étudiée; étant donné la perte de temps qui résulterait d'un crochet par Brandon et Regina, on en a conclu qu'il valait mieux faire circuler sur la voie principale.

M. HATFIELD: Pourquoi change-t-on les horaires à différentes périodes de l'année?

M. WALTON: Vous parlez des changements d'heures des trains?

M. HATFIELD: Oui.

M. WALTON: D'habitude, c'est pour répondre à certains besoins dans les villes. En somme, les trains à longs parcours ne changent pas beaucoup leur horaire.

M. HATFIELD: Je sais. Mais pourquoi fait-on des changements, tout de même?

M. WALTON: La modification apportée à l'horaire du train transcontinental entre Vancouver et Montréal, par exemple, permet d'arriver plus tôt à Montréal, soit à 9 heures au lieu de 11 heures et 15 minutes, comme pendant la guerre.

M. HATFIELD: Combien de fois changez-vous votre indicateur?

M. WALTON: Deux fois: au début et à la fin de la période de l'heure d'été. Ces modifications s'imposent, parce que plusieurs services locaux changent leurs horaires pour coïncider avec l'heure d'été. En outre, les modifications habituelles se font aux mois de juin et de septembre, lorsque les trains d'été commencent ou cessent de circuler.

M. HATFIELD: N'est-ce pas une ancienne coutume qui coûte fort cher?

M. WALTON: Le tirage des indicateurs se règle sur la longueur de temps pendant laquelle ils sont en vigueur. Nous n'en imprimons pas une aussi grande quantité que s'ils restaient en vigueur pendant toute l'année. Plusieurs trains ne circulent que jusqu'à l'automne.

M. NICHOLSON: De combien de temps avez-vous diminué la durée du parcours du train de Vancouver?

M. WALTON: De deux heures et cinq minutes.

M. NICHOLSON: Ceux qui traversent les montagnes semblent croire que votre train va beaucoup plus lentement qu'il ne devrait. Avez-vous conclu avec le Pacifique-Canadien une entente qui expliquerait cet état de choses?

M. WALTON: Non; nous croyons que c'est une vitesse convenable en montagne.

M. NICHOLSON: Il semble que les trains du Pacifique-Canadien vont aussi vite qu'ils le peuvent sans danger, alors que les vôtres circulent lentement; ils pourraient aller plus vite, puisque votre superstructure est meilleure.

M. VAUGHAN: L'horaire de ces trains est fixé de manière qu'ils puissent arriver à Vancouver, à Montréal et aux gares intermédiaires, ou partir de ces endroits, à des heures convenables. Les heures ne peuvent convenir à tout le monde; cela est clair; mais, aux centres importants, nous nous efforçons de faire arriver et partir les trains à des heures convenables. Quant au service transcontinental, la durée de notre parcours est à peu près la même que pour le Pacifique-Canadien.

M. NICHOLSON: Je suppose que vous pourriez réduire de deux heures la durée du trajet de Vancouver à Winnipeg?

M. VAUGHAN: Il nous faudrait peut-être partir trop tôt de certains endroits ou y arriver trop tôt.

M. MUTCH: Vous pourriez réduire de plusieurs heures la durée du trajet de Montréal à Winnipeg, au besoin.

M. VAUGHAN: Oui.

M. MUTCH: Il m'est arrivé une fois d'arriver à Winnipeg à l'heure prévue, en dépit d'un retard de deux heures.

M. WALTON: Il faut cependant faire la distinction entre un cas exceptionnel et un parcours régulier; un train peut parfois rattraper ainsi le temps perdu, mais il ne pourrait le faire tous les jours.

M. MOORE: Est-ce qu'on pourrait réduire la durée du parcours entre Boston-Bar et Vancouver?

M. VAUGHAN: Il n'y aurait pas beaucoup d'avantage à le faire, si le train arrivait trop tôt à Vancouver. Quelle est l'heure d'arrivée à Vancouver actuellement?

M. WALTON: L'arrivée des trains à destination de l'ouest n'est pas modifiée. C'est vers 8 heures et demie ou 9 heures du matin.

M. VAUGHAN: C'est assez tôt pour la plupart des gens.

M. WALTON: Le train de Toronto arrive à 8 heures 45 et celui de Montréal, à 9 heures 20.

M. HAZEN: Vous avez acheté 856 wagons couverts l'an dernier et vous proposez-vous d'en acheter d'autres cette année?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur. Vous le constaterez en abordant l'étude du budget. Il y est question d'une quantité importante de matériel.

M. HAZEN: Avez-vous commandé un nombre de wagons couverts beaucoup plus considérable cette année?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HAZEN: Puis-je vous demander combien?

M. VAUGHAN: Le nombre en est indiqué dans le budget, mais je puis vous dire combien de wagons nous avons commandés.

M. HAZEN: Non, les wagons couverts seulement.

M. VAUGHAN: Nous avons commandé 3,700 wagons couverts pour les lignes canadiennes et 500 pour nos lignes aux États-Unis.

M. HAZEN: Prévoyez-vous une insuffisance de wagons couverts au cours de cette année?

M. VAUGHAN: La situation sera peut-être quelque peu critique à cet égard, mais le pire est passé. La température exceptionnelle de cette année a beaucoup retardé le déplacement des wagons, comme vous le savez. Dans tout le pays nous avons eu des tempêtes d'une intensité inaccoutumée dans certaines régions, ce qui a retardé la circulation.

M. HAZEN: Sauf erreur, il a manqué environ 15,000 wagons couverts dans l'Est l'an dernier.

M. VAUGHAN: Ce chiffre me semble un peu élevé, monsieur Hazen.

M. HAZEN: Je crois savoir que dans l'Ouest il en a manqué de 8,000 à 9,000.

M. VAUGHAN: La pénurie n'a pas été aussi sérieuse. Nous avons manqué de wagons pour les céréales, mais nous avons assez bien rattrapé le temps perdu. Vous devez tenir compte du fait que plusieurs industries ont intensifié leur production au Canada, telles les papeteries, les pulperies et autres. Elles produisent actuellement à plein rendement et exigent un plus grand nombre de wagons.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Moore, vous alliez poser une question ?

M. VAUGHAN: Depuis 1940 nous avons ajouté 17,966 wagons à marchandises.

M. WALTON: Jusque fin 1946.

M. JACKMAN: Combien en avez-vous mis au rebut ?

M. COOPER: 4,638.

M. MOORE: Est-ce que la capacité des nouveaux wagons est à peu près la même que celle des anciens ?

M. VAUGHAN: Pas la même que celle des wagons très anciens, mais la capacité diffère très peu de celle des wagons que nous avons mis en service au cours des quatre ou cinq dernières années.

M. EMMERSON: Pouvez-vous me dire s'il résulte quelque inconvénient de ce que vos wagons chargés doivent attendre l'arrivée des navires au port ?

M. WALTON: Ces wagons subissent toujours un certain retard. Ils sont chargés après délivrance de permis libellés conformément aux renseignements fournis par l'expéditeur quant à la date d'arrivée probable du navire. Si le navire doit subir certaines réparations ou qu'il soit retardé en route, le déchargement des wagons s'en trouve différé.

M. EMMERSON: Est-ce que cet état de choses a été particulièrement marqué sur la côte de l'Atlantique cette année ?

M. WALTON: Plusieurs de nos wagons ont été retardés pour la raison dont vous parlez et par suite de la température.

M. EMMERSON: Les retards occasionnés par la mauvaise température se sont produits dans la région centrale ?

M. WALTON: Oui.

M. EMMERSON: Il ne s'est pas produit beaucoup de retards de ce genre dans la région de l'Atlantique ?

M. WALTON: Non; l'hiver a été clément dans la région de l'Atlantique, comme vous le savez.

M. HATFIELD: N'est-il pas vrai qu'une foule de wagons vides sont restés sur les voies d'évitement dans la division de l'Atlantique au cours des mois de février et de mars ? Sauf erreur, il y avait 300 wagons vides sur une voie d'évitement dans la région de l'Atlantique au cours des mois de février et de mars, alors qu'il y avait pénurie de wagons.

M. WALTON: J'ignore où la chose s'est produite.

M. HATFIELD: Je puis vous le dire. C'était à l'est de Napadogan, sur la voie de garage que vous avez établie pour le dépôt de munitions.

M. WALTON: C'est possible.

M. HATFIELD: On les a garés à cet endroit au cours de l'été, puis ils y sont restés durant cette période.

M. VAUGHAN: Ce devaient être des wagons impropres au service.

M. EMMERSON: On a peut-être garés ces wagons à cet endroit, en attendant de les envoyer aux ateliers.

M. WALTON: La circulation a également été lente l'hiver dernier, en raison de la rigueur exceptionnelle de la température.

M. VAUGHAN: Si ces 300 wagons avaient été propres au service, on ne les aurait pas garés à cet endroit au cours de l'été pour les y laisser tout l'hiver.

M. HATFIELD: C'est ce que m'a dit un de vos chefs de train.

M. VAUGHAN: Je ne suis pas en mesure de me prononcer, mais, de prime abord, je dirais que ce chef de train a parlé à tort et à travers.

M. McLURE: Y a-t-il insuffisance de wagons frigorifiques ?

M. VAUGHAN: Oui; nous comptons dans une certaine mesure sur la *Refrigerator Car Company* pour obtenir nos wagons frigorifiques. Nous en avons commandé un plus grand nombre. Nous en construisons quelques-uns et nous en avons commandé d'autres pour tâcher d'améliorer la situation.

M. WALTON: Nous les construisons à l'atelier Transcona.

M. NICHOLSON: Quelle est la situation en ce qui concerne les unités à moteur Diesel ?

M. VAUGHAN: Vous voulez parler des locomotives Diesel ?

M. NICHOLSON: Des voitures mixtes, à l'huile et à l'électricité; je pense que c'est ainsi que vous les désignez.

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas fait d'acquisitions importantes de ce matériel. Nous avons plusieurs voitures de ce genre en service. J'ignore si nous avons ici le nombre de voitures à l'huile et à l'électricité.

M. JACKMAN: Sur certains embranchements, où la circulation n'est pas très intense pendant la majeure partie de l'année, il est plus économique de faire circuler une locomotive Diesel tirant quelques wagons que d'utiliser une locomotive à vapeur, comme vous le faites sur la plupart de ces lignes.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas qu'il en soit ainsi sur les embranchements où la circulation est peu importante. L'outillage Diesel est coûteux et il faut l'utiliser intensivement pour qu'il soit lucratif. Le moteur Diesel est économique lorsqu'il fait l'objet d'une utilisation intense.

M. JACKMAN: Est-ce que le coût d'une locomotive Diesel,—je ne parle pas de la grosse locomotive mogul ni de la locomotive à très grande puissance, mais d'une petite, du genre de celle qui remorquait un train dans lequel je me trouvais dans un autre pays dernièrement—, pouvant tirer trois, quatre ou six voitures (j'ignore exactement le nombre) est beaucoup plus élevé que celui d'une locomotive d'ancien modèle ?

M. VAUGHAN: J'ignore ce qu'il en serait de nos jours, mais nous avons plusieurs petites locomotives à vapeur sur les embranchements secondaires, qui sont très bien adaptées à ce service. Nous payons environ \$110,000, livrée au Canada franche de douane, une locomotive à manœuvre Diesel, qui est une petite locomotive. Certaines des locomotives à vapeur que nous utilisons sur les lignes secondaires ne nous ont pas coûté \$30,000. Elles se démodent et consomment beaucoup de charbon. Vous prétendez, bien entendu, qu'il serait plus économique de mettre ces locomotives au rancart et d'acheter des Diesel. Ces dernières ne sont pas encore fabriquées au Canada; viendra peut-être un temps où elles le seront. Nous avons commandé quelques petites Diesel pour l'Île du Prince-Édouard, qui sont partiellement fabriquées au Canada.

M. NICHOLSON: Entre Saskatoon et Prince-Albert vous utilisez une petite Diesel qui paraît économique. Combien en avez-vous ?

M. VAUGHAN: 37 pour tout le réseau.

M. WALTON: Nous ne projetons pas d'en acheter d'autres.

M. NICHOLSON: Est-ce que ce genre de matériel ne vous permettrait pas de rivaliser un peu plus efficacement avec l'autobus ? Certaines de nos lignes secondaires réclament trois trains par semaine, ou un train par jour qui s'arrêterait pour prendre les marchandises à chaque localité. Je pense que vous devriez aviser à rendre attrayant le service local que vous offrez aux voyageurs de ces localités.

M. WALTON: La raison pour laquelle nous différons l'achat d'un plus grand nombre de voitures du type de celle qui circule entre Saskatoon et Prince-Albert, c'est que nous ne pouvons les utiliser avantageusement qu'en quelques endroits. Nous devons les déplacer de temps à autre. Tantôt la Diesel ne peut accommoder les nombreux voyageurs qui se présentent, tantôt elle ne peut remorquer toutes les voitures qu'il serait utile d'y attacher; nous

devons alors l'envoyer dans un autre endroit. Le nombre de localités où ces voitures peuvent donner satisfaction est limité. Il y en a une qui circule depuis longtemps entre Saskatoon et Prince-Albert et qui donne un bon service.

M. MUTCH: Comment se comportent-elles dans la neige ?

M. WALTON: Dans la neige épaisse il vaut mieux se servir d'une locomotive à vapeur, mais dans la neige légère elles se tirent d'affaire.

M. McCULLOCH: En ce qui concerne le train qui part d'Ottawa à 4 heures pour faire le raccordement avec l'Océan Limité, si le train a dix ou quinze minutes de retard à son arrivée à Montréal, il faut descendre du train d'Ottawa, monter ses bagages et les redescendre sur l'Océan Limité. Autrefois, on pouvait descendre du train de 4 heures et traverser le quai pour monter sur l'Océan Limité, mais cela n'est plus possible.

M. WALTON: Je verrai ce qu'il en est, monsieur McCulloch. Souvent les trains sont côte à côte.

M. VAUGHAN: On a déjà projeté de le faire. J'ignore pourquoi on ne l'a pas fait. Nous y verrons.

M. McCULLOCH: Le 1er avril je me trouvais dans le wagon 27. D'après moi, cette voiture doit avoir près de 50 ans d'existence. C'est la plus rudimentaire que j'aie jamais vue.

M. VAUGHAN: Quelle genre de voiture, un wagon-lit ?

M. McCULLOCH: Oui, je me trouvais dans le salon B. J'avais retenu un salon un mois d'avance, que j'avais payé. Lorsque je suis monté à bord, le salon était occupé. C'est par hasard que j'ai pu obtenir le salon B, qui se trouvait libre.

M. VAUGHAN: Ce salon se trouvait peut-être au-dessus des roues; c'est là qu'étaient placés les salons dans les vieux wagons. Le wagon a peut-être besoin d'être remis en état. Nous avons augmenté le nombre de nos ouvriers depuis la guerre afin de remettre en état le plus grand nombre de wagons possible, mais nous n'avons pas encore rattrapé le terrain perdu.

M. McCULLOCH: L'essentiel est ce raccordement entre le train de 4 heures et l'Océan Limité.

M. McLURE: Projetez-vous de mettre en service des Diesel sur toutes les voies de l'Île du Prince-Édouard ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. McLURE: Combien en faudra-t-il à peu près ?

M. VAUGHAN: À peu près vingt.

M. WARREN: Je pense que M. Lapointe a un projet en tête au sujet de ce vieux wagon.

M. LAPOINTE: Je fais une collection de tous les wagons de 50 ans d'existence pour la petite ligne de Lotbinière. Quelle est la situation en ce qui concerne les wagons à voyageurs ? Pourquoi faut-il affecter aux lignes secondaires tout le matériel démodé du réseau ? La dernière fois que j'ai voyagé sur cette ligne en hiver, nous avions un vieux wagon muni d'un poêle. Parti de Lévis à 5 heures cinquante, nous sommes arrivés au terminus, 34 milles plus loin, à minuit 30.

Je veux bien admettre qu'au cours de l'été la population de la région n'encourage peut-être pas le National-Canadien comme elle le devrait, mais en hiver c'est le seul moyen de transport. Aucune route n'est ouverte. Ces trains sont bondés et les voyageurs sont forcés de rester debout.

M. VAUGHAN: S'ils se servaient du chemin en été comme en hiver, le matériel serait peut-être meilleur.

M. LAPOINTE: Si le service était convenable en hiver, nous pourrions peut-être exhorter les gens à se servir du chemin de fer en été.

M. VAUGHAN: Nous avons commandé une grande quantité de matériel. Nous ferons enquête; nous verrons si nous pouvons remédier à cet état de choses.

M. LAPOINTE: C'est un train mixte, qui transporte des voyageurs et des

marchandises; mais je ne vois pas pourquoi on arrête une heure et demie en plein champ, où il n'y a pas de gare. J'ignore si le mécanicien prend son souper ou ce qu'il advient, mais cela se produit régulièrement. En fait, les gens ont cessé de se plaindre; ils considèrent cet arrêt comme une affaire de routine.

M. VAUGHAN: Ce n'est pas une ligne à grand trafic.

M. LAPOINTE: Un train régulier y circule. Comme je l'ai dit, en hiver c'est le seul moyen de transport pour dix municipalités. Aucune route n'est ouverte.

M. LOCKHART: Je veux confirmer ce qu'a dit M. Lapointe à ce sujet. Nous voyageons de Toronto à la frontière sur un train composé presque toujours de vieux wagons munis d'un poêle. Ce train circule douze mois par année. Je veux demander à M. Vaughan ou à quelque autre fonctionnaire compétent quand nous pourrions nous attendre à une amélioration. Je pense que le fait a été signalé assez souvent.

M. VAUGHAN: Comme vous le savez, il a été presque impossible d'obtenir des wagons à voyageurs au cours de la guerre. De fait, on a interdit la fabrication des wagons à voyageurs pendant la guerre; il nous a été impossible d'en obtenir.

M. LOCKHART: La guerre est terminée depuis deux ans.

M. VAUGHAN: C'est juste, mais nous n'avons encore pris livraison d'aucun des wagons à voyageurs que nous avons commandés depuis quelque temps déjà. Il y a un an que nous avons commandé ces wagons.

M. LOCKHART: Puis-je vous dire, monsieur Vaughan, que je crois avoir attiré votre attention sur le sujet il y a quelque temps? Le train qui part de Toronto à 1 heure et demie comprend cinq wagons climatisés qui circulent à l'ouest de Hamilton; ils sont munis de sièges pivotants et bien rembourrés. Pour voyager de cet endroit à la frontière,—il y avait alors plusieurs Américains qui s'en plaignaient amèrement—, nous avions de vieux wagons munis de poêle dont M. Lapointe vient de parler. Les wagons climatisés étant détachés à Hamilton, nous avons traversé la frontière dans ces vieilles voitures, en compagnie d'Américains qui ont l'habitude de voyager dans de meilleurs trains. J'ai écrit au ministre pour lui signaler le fait; il y a déjà quelque temps que la chose se produit. Je crois qu'on vous a soumis le cas, parce que j'ai vérifié le matériel. Je puis vous donner les numéros des wagons.

M. VAUGHAN: S'agit-il d'un train en particulier?

M. LOCKHART: Celui qui quitte Toronto à 1 heure et demie. Cinq wagons, dont un wagon-restaurant, circulaient à l'ouest de Hamilton et les trois autres étaient des wagons démodés. Le chef de train a eu l'amabilité de nous dire qu'il essaierait de faire continuer l'un des wagons climatisés jusqu'à Buffalo.

M. VAUGHAN: Est-ce que la chose s'est produite dernièrement?

M. LOCKHART: Oui.

M. VAUGHAN: Nous manquons de wagons à voyageurs, mais nous étudierons la question. Je pense que les gens qui traversent la frontière à Niagara ont droit d'avoir de meilleures voitures.

M. LOCKHART: On m'écrit sans cesse. J'ai écrit au ministre à ce sujet; il vous a probablement fait tenir la lettre.

M. VAUGHAN: Oui, il nous l'a transmise. Nous avons discuté de la chose avec M. Pringle, à Toronto. Nous espérons pouvoir améliorer la situation.

M. LOCKHART: Puisqu'on doit dépenser plusieurs millions de dollars pour la construction d'hôtels, d'édifices de bureaux etc., je me permets de vous signaler un service qui laisse beaucoup à désirer; il s'agit des bateaux qui partent de Toronto et traversent le lac Ontario. Combien de temps faudra-t-il, selon vous, monsieur Vaughan, pour améliorer ce service de traversiers, ou bien sera-t-il discontinué?

M. VAUGHAN: Il est très difficile de répondre à cette question, monsieur

Lockhart. Je suis bien au courant de la situation. L'un des bateaux n'est pas très vieux mais l'autre l'est vraiment. Ils assurent effectivement un service. Ils transportent environ 1,000 passagers chacun. Le *Northumberland* n'est pas le genre de bateau qui convient et il ne serait plus en service si nous pouvions le remplacer. Avant la guerre, nous avons sérieusement songé à abandonner l'exploitation de ces bateaux.

M. LOCKHART: Je sais; mais je tiens à savoir si le service sera continué?

M. VAUGHAN: Oui. Je pense que vous êtes l'un de ceux qui ont, dans le temps, insisté sur le maintien du service.

M. LOCKHART: C'est exact.

M. VAUGHAN: Puis la guerre a éclaté. Les bateaux ont fait d'assez bonnes affaires au cours de la guerre, parce que les gens ne pouvaient se procurer assez d'essence pour circuler en automobiles. Nous avons l'intention de continuer ce service cet été. Nous avons reçu des offres pour l'achat de ces bateaux. Si nous les vendons, bien entendu, ce sera à la condition qu'on continue le service. Nous n'avons encore pris aucune décision, mais nous nous proposons de maintenir le service cet été.

M. LOCKHART: Vous n'avez aucune amélioration en vue?

M. VAUGHAN: Pas pour le moment.

M. LOCKHART: Monsieur le président, je puis peut-être vous signaler que certaines personnes habitant la péninsule ont formulé des plaintes. Plusieurs citoyens américains aiment prendre le bateau pour faire ce voyage; mais ils ont peur de s'embarquer sur ces vieux bateaux et ils se plaignent à d'autres égards également. Voilà pourquoi j'ai soulevé la question.

M. VAUGHAN: Nous nous efforçons d'améliorer la situation sur terre. Nous avons commandé d'autres autobus.

M. LOCKHART: Vous n'améliorerez pas le service?

M. VAUGHAN: Nous avons considérablement amélioré cet état de choses, comme vous le savez; mais nous n'avons pu faire davantage. Nous avons placé plusieurs commandes en vue d'améliorer ce service.

M. LOCKHART: Puis-je demander à M. Vaughan de remédier à cet état de choses avant de consacrer 16 millions de dollars à l'autre entreprise?

M. MUTCH: J'aimerais ajouter aux observations de M. Lockhart au sujet des touristes américains. Dans ma région il y a une grande quantité de matériel suranné dont on se sert en particulier sur les lignes secondaires.

M. LOCKHART: Ce n'est pas en Colombie-Britannique, je l'espère.

M. MUTCH: Non.

M. WALTON: J'aimerais dire quelques mots avant de passer à un autre sujet. Au début de 1946 nous avons inauguré un programme intensif de réparation des wagons à voyageurs, mais la situation ne s'est que légèrement améliorée, en raison de la lenteur avec laquelle nous avons reçu les matériaux et du nombre limité d'ouvriers compétents que nous avons pu trouver pour exécuter le travail. Nous avons réalisé certains progrès et nous avons poursuivi la tâche, mais nous ne sommes pas aussi avancés que nous l'avions espéré au début de 1946. Depuis la fin de la guerre la situation des matériaux a empiré. Je parle en ce moment des réparations du matériel existant. Il est encore plus difficile d'obtenir du matériel neuf; on le sait bien, je pense.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, permettez-moi de dire quelques mots. Certains wagons-salons en service entre Toronto et Windsor sont, sauf erreur, des wagons-hôpitaux transformés. J'ai entendu des éloges au sujet de ces wagons. J'ignore si certains d'entre vous ont voyagé dans ces voitures, mais on en a parlé en termes élogieux. Si je ne me trompe, ce sont d'anciens wagons-hôpitaux dont on se servait au cours de la guerre. Est-ce exact, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HAZEN: À la première page de son rapport, M. Vaughan établit à \$23,358,514 l'intérêt sur la dette consolidée et à quelque 21 millions l'intérêt sur les prêts de l'État. Je me demande si l'on pourrait verser au dossier la

dette du chemin de fer à compter de 1937, alors qu'il y a eu revision du capital, jusqu'à 1946. Je suppose qu'elle comprendrait la dette consolidée, les prêts de l'État et le capital social.

M. COOPER: Nous vous fournirons ces détails pour chaque année.

M. HAZEN: Les avez-vous sous la main? Est-ce que cela vous dérangerait?

M. COOPER: Nullement.

M. HAZEN: Vous les avez ici?

M. COOPER: Nous les avons à Ottawa. Nous pourrions vous les fournir demain.

M. HAZEN: Pourrions-nous les verser au dossier?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. HAZEN: J'aimerais aussi connaître le montant de votre déficit ou de votre excédent pour chaque année à compter de 1937.

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. HAZEN: Vous dites ici que vous avez eu un déficit en 1946 et un excédent en 1945.

M. VAUGHAN: Nous vous fournirons les chiffres.

M. HATFIELD: A-t-on étudié la possibilité de construire un entrepôt à l'épreuve de la gelée pour les pommes de terre, sur la terre ferme en face de Borden?

M. VAUGHAN: On en a parlé à différentes occasions. Nous n'avons pas cru que le chemin de fer était tenu de le faire.

M. HATFIELD: Le chemin de fer devrait le faire. Vous épargneriez beaucoup de temps dans l'utilisation de vos wagons frigorifiques. Ces derniers traversent à l'île; il est probable que la moitié de ceux que vous faites traverser sont remplis de glace. Ils sont garés et ne peuvent servir tant qu'il s'y trouve de la glace. Il faut les expédier à un point de séparation pour en enlever la glace; très souvent il faut jusqu'à dix jours pour les remettre en service, avant de pouvoir les réacheminer sur la terre ferme.

M. VAUGHAN: On a agité la question à diverses reprises, monsieur Hatfield; notre attitude a toujours été de considérer que cette responsabilité n'incombait pas au chemin de fer, mais aux producteurs de pommes de terre.

M. HATFIELD: Pour ma part, je pense que le chemin de fer y est tenu. Dans l'État du Maine, le Pacifique-Canadien ou le B. & A. Railway sont propriétaires de presque tous les entrepôts à pommes de terre, de la moitié au moins.

M. VAUGHAN: À la suite d'une enquête faite il n'y a pas très longtemps, nous avons constaté que les chemins de fer dans cette région ne sont pas les propriétaires de ces entrepôts.

M. HATFIELD: Dans ce cas, il doit y avoir eu un changement dernièrement.

M. VAUGHAN: Tout dernièrement. Nous avons envoyé des fonctionnaires pour faire enquête.

M. HATFIELD: Je pense que les chemins de fer économiseraient beaucoup d'argent, tout en rendant un grand service au public, en particulier aux expéditeurs de l'île; puis, si vous pouviez faire traverser plusieurs wagons vers la fin de l'année et avoir un entrepôt sur la terre ferme, vous éviteriez de nombreux délais.

M. VAUGHAN: Monsieur Walton, savez-vous combien de temps en moyenne un wagon frigorifique reste de l'autre côté avant de revenir sur la terre ferme?

M. WALTON: Le délai est considérable, comme vous le savez. Je n'ai pas les chiffres ici, mais je sais qu'il en est ainsi.

M. HATFIELD: La plupart de ces wagons frigorifiques reviennent remplis de glace; c'est l'une des grandes difficultés qu'on éprouve au cours de la saison d'expédition d'hiver. Le cas s'applique au Nouveau-Brunswick aussi bien qu'à l'île. La moitié des wagons sont placés sur une voie de garage; quand on

veut les charger, on constate qu'ils sont remplis de glace; on ne peut s'en servir tant qu'on ne les a pas ramenés à un point de séparation de sections pour les dégeler; il s'ensuit naturellement des frais de magasinage et des délais. Il faut parfois attendre des semaines au point de séparation avant de trouver des hommes pour enlever la glace.

M. VAUGHAN: Eh bien, si un surintendant permet que pareille chose se produise, on ne devrait pas le laisser en fonction très longtemps. Nous examinerons certainement la question de l'exploitation des wagons frigorifiques sur l'île. Je sais que les autorités de Moncton portent une attention toute particulière à cette question. Nous voulons certainement que les wagons frigorifiques continuent de circuler et qu'ils soient bien chargés.

M. HATFIELD: Ils traversent jusqu'à l'île remplis de bœuf, ou d'autres denrées, puis en reviennent chargés de pommes de terre, de navets ou autres légumes, mais il faut alors enlever la glace.

M. VAUGHAN: Un grand nombre de wagons frigorifiques s'y rendent aussi vides.

M. HATFIELD: Je sais, un grand nombre; mais la glace dont je viens de parler cause bien des ennuis.

M. VAUGHAN: Nous nous occuperons de cette question de la glace.

M. MOORE: Au cours des dix-huit derniers mois nous avons passablement entendu parler de la construction d'un embranchement dans la région de Flin Flon jusqu'à Lynn Lake. Je me demandais si vous songiez à construire un embranchement de Flin Flon à Lynn Lake, qui traverserait toute cette nouvelle région?

M. VAUGHAN: Nous n'y songeons pas pour le moment. Les travaux de mise en valeur devront y être plus considérables avant que nous songions même à y construire un tel embranchement. Nous ne pensons pas qu'une telle entreprise soit justifiable à moins que nous ayons pu déterminer au préalable qu'elle sera rémunératrice.

M. MOORE: N'a-t-on pas demandé à votre société de prendre ce projet en considération?

M. VAUGHAN: Non, monsieur. Nous avons fait faire, à titre d'expérience, certains levés aériens de la région, mais on ne nous a pas demandé d'entreprendre la construction d'un embranchement.

M. WALTON: C'est juste.

M. VAUGHAN: Je n'en ai certainement pas entendu parler. Cependant, je le répète, nous avons fait faire, par voie des airs, un levé provisoire afin d'avoir une idée du terrain où nous devrions construire cet embranchement si on nous en faisait la demande.

M. MOORE: Combien coûterait une telle entreprise?

M. VAUGHAN: Tout dépendrait du point à atteindre. Les frais de construction seraient très élevés dans cette région. Je ne connais pas la distance, mais je crois qu'elle serait de 175 à 200 milles.

M. MOORE: Je pense que l'embranchement dont il est question s'étendrait sur une distance d'environ 48 milles.

M. WALTON: On pourrait fixer le point de départ à Flin Flon ou au chemin de fer de la Baie d'Hudson. Dans un cas comme dans l'autre, la distance serait d'environ 150 milles.

M. VAUGHAN: On ne pourrait construire un embranchement dans cette région à moins de 100,000 dollars le mille. La moyenne du coût serait d'au moins ce montant dans cette contrée difficile et rocheuse.

M. NICHOLSON: Avez-vous subi des pertes dans l'exploitation de l'embranchement que vous avez construit à Flin Flon?

M. VAUGHAN: L'embranchement de Flin Flon a donné de bons résultats. Cette ligne a été construite à la demande des intéressés, si je me rappelle bien, et ils ont payé une partie des frais de construction, tout comme dans le cas d'autres lignes que nous avons construites.

M. NICHOLSON: Il y a aussi une ligne à Sudbury; songez-vous à la prolonger?

M. VAUGHAN: Je suppose que lorsque cette région sera suffisamment prospère notre chemin de fer verra à y établir le service voulu, mais, tenant compte de l'état de choses actuel, il est fort peu probable que nous y fassions quoi que ce soit dans un avenir prochain.

M. NICHOLSON: Quel est votre programme d'action général relativement à la construction d'embranchements?

M. VAUGHAN: Pour ma part, monsieur Nicholson, je suis d'avis que nos chemins de fer ne devraient pas entreprendre la construction et l'exploitation, à leurs frais, d'embranchements qui ne rapporteront pas un dollar de profit pour chaque dollar placé dans l'entreprise.

M. HAZEN: Je vois, cependant, que vous construisez, cette année, une ligne d'environ 39 milles de longueur.

M. VAUGHAN: Mais la fabrique de papier nous a donné une garantie qui assure l'exploitation avantageuse de cette ligne.

M. HAZEN: Si je me rappelle bien, nous avons discuté cette question au Comité, l'an dernier.

M. VAUGHAN: En effet.

M. HAZEN: À qui fut confiée l'entreprise?

M. VAUGHAN: À un M. Thérien.

M. HAZEN: Pas à une compagnie?

M. VAUGHAN: Il est propriétaire d'une compagnie de construction, la Compagnie de construction Thérien.

M. HAZEN: Quel était le prix fixé pour l'entreprise?

M. VAUGHAN: \$1,036,000.

M. HAZEN: Ce prix était-il plus élevé que le chiffre prévu?

M. VAUGHAN: Je n'ai pas sous la main le calcul estimatif, mais il me semble que le prix à forfait correspondait à peu près au chiffre prévu. Nous avons demandé des soumissions et nous avons choisi M. Thérien parce que sa soumission était la plus satisfaisante.

M. JACKMAN: Que représenterait ce montant par mille; 79 milles au coût global de \$1,036,000?

M. VAUGHAN: Sa part de l'entreprise ne représente que \$25,000 par mille. Cela ne couvre pas tout le coût de l'entreprise. Nous exécutons une partie des travaux nous-mêmes, comme la pose des rails et l'achat de l'acier.

M. JACKMAN: C'est un contrat précis ne contenant pas de clause ascensionnelle?

M. VAUGHAN: Je l'ignore. Je ne crois pas qu'il renferme de clause ascensionnelle bien qu'aujourd'hui on en trouve dans un grand nombre de contrats. Je ne crois pas qu'il y en eût dans celui-ci.

M. HAZEN: Sauf erreur, le prix du contrat a dépassé de beaucoup le chiffre prévu.

M. VAUGHAN: Avez-vous à l'esprit le calcul estimatif de l'ingénieur?

M. HAZEN: Je parle du coût de construction.

M. VAUGHAN: Ce serait le seul calcul estimatif à notre disposition, celui de notre ingénieur.

M. HAZEN: Oui.

M. VAUGHAN: Je ne puis vous donner une réponse précise, mais je puis aller aux renseignements. Je n'ai pas les chiffres sous la main dans le moment.

M. HAZEN: Quand les travaux seront-ils terminés, aux termes du contrat?

M. VAUGHAN: Nous pensons que les travaux seront terminés vers la fin de l'année.

M. HAZEN: Avez-vous l'intention de demander, cette année, des soumissions pour la construction du reste de la voie?

M. VAUGHAN: Nous demanderons des soumissions pour tous les travaux que nous n'exécuterons pas nous-mêmes.

M. HAZEN: La voie à construire s'étendra sur une longueur d'environ 55 milles ?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas l'intention d'en construire plus que 39 milles pour le moment.

M. REID: Pourrais-je poser une question ? Je lis à la page 9 du rapport que le service des télégraphes du National-Canadien a transmis plus de télégrammes et de cablogrammes qu'en toute autre année, soit pour plus de 12 millions de dollars; si nous revenons à la page 4, j'y vois que les revenus sont d'environ \$200,000 inférieurs à ceux de 1945. Si le service a expédié plus de dépêches, comment expliquer la diminution du revenu ?

M. VAUGHAN: Voilà, ma foi, une très bonne question. Je ne crois pas avoir la réponse ici; je pourrai l'obtenir. Nous tâcherons de préparer une réponse à cette question. Il est assez difficile de les prévoir toutes.

M. REID: J'aimerais consacrer à cette question un peu plus de temps.

M. JACKMAN: On a accoutumé de construire des lignes d'embranchement et d'accorder l'entreprise à des entrepreneurs indépendants ?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. JACKMAN: Pour exécuter les travaux ?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur.

M. HATFIELD: Relativement à cette question des dépêches, je suppose que cela comprend aussi le service téléphonique.

M. VAUGHAN: Il y a bien des raisons à cela. J'aimerais obtenir une réponse raisonnable pour M. Reid. J'y verrai.

M. REID: Je vous remercie.

M. VAUGHAN: Il se peut que nous ayons nous-mêmes expédié plus de dépêches durant cette période. Je n'en sais rien.

M. NICHOLSON: On me permettra bien de revenir à cette question des lignes d'embranchement. Avant la crise, vous pensiez, si je ne me trompe, terminer les travaux des lignes d'embranchement au delà d'Arborfield et d'Arufell et jusqu'à la riche région agricole de la vallée de la rivière Carrot. Je me demande si nous pourrions obtenir des renseignements sur la situation à ce sujet dans le moment; s'il serait possible de prolonger vos lignes d'embranchement dans cette région jusqu'à l'endroit que vous aviez prévu avant la guerre.

M. VAUGHAN: Je ne puis vous dire sur le champ si nous avons fait un relevé de la situation récemment.

M. WALTON: Non, pas récemment.

M. VAUGHAN: Je m'efforcerai d'obtenir ce renseignement.

M. McLURE: Exploitez-vous un service de camionnage pour faire la cueillette ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. McLURE: Le faites-vous servir à alimenter vos lignes d'embranchement, pour prolonger le service des embranchements ?

M. VAUGHAN: Non, nos camions ne servent que pour notre réseau.

M. McLURE: Vous n'avez pas de service d'autobus ?

M. VAUGHAN: Nous avons des services d'autobus rattachés à notre chemin de fer; nous en avons dans la péninsule de Niagara, à Oshawa et entre Port-Arthur et Longlac.

M. McLURE: Les autobus vont jusqu'à Tormentine et Borden; pourquoi les chemins de fer Nationaux ne leur permettraient-ils pas de se rendre jusqu'au quai pour y laisser ou y prendre des voyageurs ? Les chemins de fer Nationaux laissent bien les automobiles ou les voitures de taxi se rendre là, mais ils exigent une redevance des autobus.

M. VAUGHAN: Je suppose que ce n'est que raisonnable; puisque ces autobus utilisent ce qui nous appartient, ils doivent payer pour ce service.

M. McLURE: Quels services peuvent-ils utiliser ? La route, du côté

de Borden, est la propriété de la province aux termes de la loi de 1936. La loi dite "Road Act" fait disparaître les travaux d'amélioration de cette route, du moins jusqu'à il y a un an, alors que le National-Canadien y a fait certaines améliorations; il prélève une redevance sur les autobus, si je ne me trompe, de \$1.50 ou \$2 par voyage.

M. VAUGHAN: Je n'en sais rien, mais nous irons aux renseignements et nous vous en donnerons la raison. Je ne savais pas qu'on prélevait une redevance sur les autobus à cet endroit parce qu'ils se servent de ce qui nous appartient.

M. McLURE: Tout récemment?

M. VAUGHAN: Nous faisant ainsi concurrence.

M. McLURE: C'est bien commode pour les voyageurs, surtout dans les régions de la province où il n'y a pas de lignes de chemin de fer, car ces autobus conduisent les voyageurs directement au quai.

M. VAUGHAN: Il me semble qu'on peut difficilement s'attendre que nous facilitions les affaires de nos concurrents.

M. McLURE: Je sais que vous ne le faites pas dans ce cas-ci. La route est la propriété exclusive des chemins de fer Nationaux; je veux dire la route sur laquelle circulent les autobus.

M. VAUGHAN: Je crains fort n'être suffisamment au courant de la situation pour vous répondre sur le champ, mais je m'informerai à votre intention.

M. McLURE: L'affaire est importante pour nous; moins en raison de son importance comme telle, que pour le motif de commodité.

M. VAUGHAN: Il doit y avoir à cela de très bonnes raisons: je vais obtenir le renseignement.

M. JACKMAN: Maintenant, comment se fait-il que la construction de la ligne d'embranchement conduisant à Lynn Lake coûterait apparemment beaucoup plus cher que le coût moyen par mille dont vous avez parlé?

M. VAUGHAN: Je tiens à dire, monsieur Jackman, que ce contrat ne porte pas sur toute la ligne. Il a trait à l'aménagement des pentes, à l'enlèvement de la pierre et autres travaux de ce genre. Il faut y exécuter de nombreux travaux autres que ceux que prévoit le contrat.

M. JACKMAN: Dans ce cas, on ne saurait comparer la moyenne de \$26,000 à celle de \$100,000?

M. VAUGHAN: La moyenne de \$100,000 dont j'ai parlé comprend aussi les nouveaux rails, les gares, le matériel et tout ce qui entre dans la construction de la voie.

M. WALTON: Ajoutons, monsieur, que les levés aériens ont établi que le terrain y est particulièrement difficile.

M. VAUGHAN: M. Cooper porte à mon attention le fait que le coût global de cette ligne sera probablement de \$76,000 le mille.

M. BOURGET: Est-ce là la moyenne générale du coût de construction d'une ligne de ce genre?

M. WALTON: Non; aujourd'hui on ne pourrait construire une nouvelle ligne de ce genre à moins de \$100,000, mais nous n'utiliserons pas pour cette ligne de l'acier neuf; nous emploierons de l'acier que nous avons enlevé d'une autre ligne où nous avons installé de l'acier neuf.

M. JACKMAN: Je suppose que c'est une voie simple?

M. WALTON: Oui.

M. HAZEN: Vous avez dit, si je ne me trompe, que le coût en sera de \$75,000 à \$100,000.

M. VAUGHAN: Oui, environ \$75,000.

M. HAZEN: Et le chiffre mentionné dans le contrat est de \$36,000.

M. VAUGHAN: Il s'agit simplement de la superstructure pour la pose des rails. Les autres travaux seront exécutés par nous. Nous fournissons tous les matériaux, l'acier, les traverses et le reste. L'exécution de tous ces travaux coûtera environ \$75,000 par mille.

M. HAZEN: Le contrat représente... ?

M. VAUGHAN: Il n'a trait qu'à une partie de ces travaux.

M. HAZEN: Moins de la moitié?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HAZEN: Moins du tiers, pourrais-je dire.

M. VAUGHAN: Voici ce que prévoit le contrat: le déblaiement, l'aménagement des pentes, l'installation des ponceaux et des estacades.

M. JACKMAN: L'entrepreneur ne termine même pas l'établissement de la voie. Vous devez y mettre le gravier, la couche de surface et le reste.

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Si vous teniez compte du prix de revient d'aujourd'hui pour l'ensemble de vos lignes, il vous en coûterait beaucoup plus cher?

M. VAUGHAN: Les frais de remplacement rendraient le coût de nos lignes bien plus élevé.

M. JACKMAN: Il serait prohibitif.

M. COOPER: La moyenne par mille est de \$84,000 d'après le compte des immobilisations.

M. VAUGHAN: Il s'agit du coût.

M. COOPER: Oui, le coût inscrit.

M. REID: Au commencement de votre rapport je lis ce qui suit: "Le trafic ferroviaire a été considérable et, calculé en train-milles, n'a été que de 3.8 p. 100 inférieur à celui de 1945. Les recettes, cependant, ont diminué de 7.7 p. 100. Puis, à la page 6, je lis: "Dans le service des voyageurs le nombre de voyageur-milles a diminué de 31.4 p. 100", et "La longueur moyenne du parcours des marchandises a diminué de 9.8 p. 100."

M. VAUGHAN: C'est juste.

M. REID: Si le nombre de train-voyageur-milles a diminué de 31.4 p. 100 et l'autre de 9.8 p. 100, comment arrivez-vous à la diminution de seulement 6.8 p. 100 de la moyenne de train-milles?

M. VAUGHAN: Je pense que M. Cooper peut vous en fournir l'explication.

M. COOPER: Le nombre de train-voyageur-milles n'a diminué que de 4.1 p. 100.

M. REID: On lit à la page 6 que les frais d'exploitation ont diminué de 21.4 p. 100.

M. COOPER: Les voyageur-milles ne sont pas les train-voyageur-milles; les voyageur-milles représentent le nombre de voyageurs transportés sur une distance d'un mille et cela n'a rien à voir aux train-milles. Le nombre de train-voyageur-milles est indiqué plus loin et accuse une diminution de 4.1 p. 100.

M. JACKMAN: Votre service n'est pas aussi considérable.

M. VAUGHAN: Nous devons garder un aussi grand nombre de trains en service, mais il y a moins de voyageurs.

M. COOPER: Le nombre des voyageurs dans chaque voiture a diminué de 20 p. 100.

M. REID: Vous voulez dire que les voiture-milles ont diminué de 20 p. 100...

M. COOPER: Oui, le nombre des voyageurs par voiture a diminué de 20 p. 100 au regard de celui de l'année précédente; cela veut dire que dans chaque voiture le nombre de voyageurs a été inférieur de 20 p. 100 à celui de l'année précédente.

M. EMMERSON: En d'autres termes, un plus grand nombre de personnes ont eu la chance d'avoir un siège?

M. COOPER: C'est exact.

M. JACKMAN: On me dit que vous avez mis en service un autre train entre Ottawa et Montréal, le vendredi soir; est-ce exact?

M. WALTON: Non.

M. JACKMAN: Avez-vous simplement changé l'heure du départ ?

M. VAUGHAN: Il ne s'agit pas de notre train.

M. JACKMAN: Oh, c'est le train de votre concurrent ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. NICHOLSON: Quant au train en commun à destination de Québec, relève-t-il de vous ?

M. VAUGHAN: Oui, nous nous occupons du service entre Montréal et Québec et c'est un service commun.

M. LOCKHART: J'aimerais obtenir des renseignements au sujet de deux ou trois questions. Il s'agit d'abord des recettes d'exploitation. Je constate que les recettes de magasinage ont été plus considérables cette année que l'an dernier; en 1946 elles ont été d'un demi-million de plus qu'en 1945; quelle en est l'explication ?

M. VAUGHAN: Je crois que cela est en grande partie dû aux grèves, comme la grève de la Steel Company of Canada.

M. LOCKHART: Immobilisant les wagons ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. LOCKHART: Je n'ai jamais entendu parler de relèvement des droits ou de quoi que ce soit de ce genre.

M. HATFIELD: Oui, il y a eu augmentation de vos droits de magasinage.

M. WALTON: Il y en a eu il y a quelque temps, mais cela n'a rien à voir à l'augmentation de 1946 au regard de 1945.

M. VAUGHAN: C'est l'explication qu'on donne ici. La chose est due à l'immobilisation des wagons dans les usines dont les employés étaient en grève, à Hamilton, Welland, Pontiac, Detroit et Flint.

M. LOCKHART: Je pense que c'est une bonne explication. Un peu plus loin je constate que les recettes de la Railway Express Agency ont diminué de plus de \$400,000. À quoi attribuez-vous cela ?

Le PRÉSIDENT: À quelle page ?

M. LOCKHART: C'est dans la page 13, vers 8e ligne.

M. COOPER: Cela est dû au fait,—mais disons d'abord que ce montant représente les paiements faits aux chemins de fer Nationaux par l'American Railway Express Agency. Les paiements que cette agence nous fait sont fondés sur les bénéfices réalisés par elle; or, ses bénéfices de 1946 ont été bien inférieurs à ceux de 1945.

M. LOCKHART: Elle ne vous verse qu'une proportion ?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. VAUGHAN: Notre contrat avec l'American Railway Express Agency est exactement le même que ceux de tous les chemins de fer des États-Unis.

M. LOCKHART: Ce serait la cause de la forte diminution ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. LOCKHART: Si vous me le permettez, monsieur le Président, je voudrais tout simplement satisfaire ma curiosité un peu plus. Au sujet des matières postales en 1947, ce service a-t-il été aussi rémunérateur qu'il l'avait été au cours des deux années précédentes ou y a-t-il eu diminution ?

M. VAUGHAN: Nous allons simplement vous faire connaître nos résultats.

M. COOPER: Au cours des trois premiers mois de 1947, nos recettes provenant du transport des matières postales ont été de \$1,046,000 au regard de \$1,048,000. La diminution est donc de \$2,000 en trois mois. Les résultats vont de pair avec ceux des années précédentes.

M. LOCKHART: Croyez-vous que la signature de contrats avec les Lignes aériennes Trans-Canada ou d'autres contrats modifieront de façon importante les recettes de nos chemins de fer dans ce domaine ? Croyez-vous qu'il y aura diminution ?

M. VAUGHAN: Tenant compte des contrats que nous avons en mains, je ne pense pas que l'effet sera plus considérable qu'il ne l'est maintenant,

monsieur Lockhart, mais nous ne sommes pas au courant des projets d'expansion du courrier aérien que le service des postes peut avoir en tête.

M. LOCKHART: Je voulais d'abord connaître votre manière d'envisager cette question. Nous y reviendrons plus tard.

M. VAUGHAN: Nous ne savons pas ce que le service des postes a l'intention de faire.

M. LOCKHART: Vous n'avez aucune crainte dans le moment.

M. VAUGHAN: Pas dans le moment. Il est évident que plus le ministère des Postes expédiera de courrier par voie aérienne, moins nous en transporterons nous-mêmes.

M. REID: Je voudrais poser une question, mais je ne sais pas si elle se rattache exactement au poste de l'intérêt général de notre réseau. Je le suppose, cependant. On a dû appeler l'attention du président sur la grande concurrence à laquelle seront en butte les deux chemins de fer du Canada par suite de la mise en service du rapide du Great-Northern entre Seattle et Chicago.

M. VAUGHAN: En effet.

M. REID: On me dit, bien que je n'en sache rien moi-même, que le voyageur en provenance de Vancouver arrive à Toronto une journée plus tôt, en passant par les États-Unis, par voie de Chicago, que s'il voyageait sur la ligne du National-Canadien.

M. VAUGHAN: Peut-être pas une journée entière, mais bien près. Nous avons étudié cette question avec beaucoup de soin. En fait, il n'y a pas très longtemps, j'ai reçu un rapport de notre vice-président du service des marchandises et du gérant général du service des voyageurs à ce sujet. J'ai moi-même soulevé la question de l'effet qu'aurait le nouveau train sur notre service transcontinental. On en a fait une étude très soignée. Tenant compte des inconvénients réservés aux voyageurs qui prendront ce train par suite de la nécessité de faire des raccordements, on a l'impression que cela ne nuira pas beaucoup à notre service. Nous ne perdrons pas un nombre important de voyageurs.

M. REID: Avant mon départ du littoral, pendant le congé de Pâques, j'ai rencontré quatre hommes qui avaient traversé le continent à bord de ce train. La vitesse moyenne est de 92 milles à l'heure. Ils disent avoir fait un voyage de luxe. Ils croient que si les gens qui veulent se rendre à Toronto, Ottawa ou Montréal étaient mis au courant, le National-Canadien perdrait certainement des voyageurs.

M. VAUGHAN: C'est possible. Certains voyageurs doivent changer de train, vous le savez, à Chicago. Il leur faudrait peut-être changer encore à Toronto pour se rendre à Montréal ou à Ottawa. Il se peut que certaines personnes consentent à changer ainsi de train afin de faire un arrêt à Chicago pour une raison quelconque, mais nous ne croyons pas que le nombre en soit considérable. Il y en aura un certain nombre, c'est certain.

M. REID: De combien d'heures pourriez-vous réduire la durée du voyage, si vous n'étiez pas entravés par la Commission des transports?

M. VAUGHAN: La chose dépendrait entièrement du nombre des arrêts qu'on nous permettrait d'éliminer. Notre service, naturellement, n'est pas aussi achalandé que celui des États-Unis. Entre les grands centres, comme Seattle et Chicago, se trouvent d'importantes villes, mais nous pourrions fournir un service plus rapide si nous n'arrêtons pas à tous les petits endroits intermédiaires. Il nous faudrait alors mettre en circulation un train spécial et les voyageurs ne seraient peut-être pas assez nombreux pour nous justifier de ce faire.

M. REID: Êtes-vous soumis à des règlements de la Commission des Transports relativement à la vitesse de vos trains? En passant, je puis dire que j'ai fait 56 fois le voyage, au Canada, entre New-Westminster et Ottawa, de sorte que je m'y connais un peu. Il m'est arrivé de quitter Ottawa six heures en

retard et d'arriver à New-Westminster à l'heure régulière. J'ai demandé pourquoi le trajet prend 86 heures et on m'a dit que, par suite des règlements de la Commission des Transports, les chemins de fer Nationaux n'ont pas le droit d'aller plus vite et de faire le trajet en moins de temps.

M. VAUGHAN: Je ne crois pas qu'il soit juste à l'égard de la Commission des Transports de faire une telle affirmation, monsieur Reid. Je pense que les ennuis qui peuvent survenir le long de cette ligne ne sont dûs qu'à nous-mêmes. La cause doit en être attribuée, je le répète, aux départs et aux arrivées. Vous ne tiendriez pas à quitter Ottawa plus tôt, pas plus que vous ne voudriez probablement arriver à New-Westminster plus tard.

M. REID: Avez-vous déjà fait le lent parcours entre Chilliwack et la côte? Une voiture automobile ordinaire met environ une heure, soit la moitié du temps du train. Avez-vous déjà constaté la lenteur de ce service? Quand ils pourront voyager par autobus ou par avion, ces gens délaisseront les trains qui mettent quatre jours et trois nuits à faire ce voyage.

M. EMMERSON: En coûte-t-il plus cher pour voyager à bord de ce train rapide aux États-Unis?

M. REID: Pas que je sache. Le Great-Northern a établi ce service pour faire concurrence à l'autobus et à l'avion. Cette compagnie met en circulation un train qui ira de Vancouver à Seattle en deux heures. C'est un train très rapide et je crois réellement qu'il vous fera une concurrence sérieuse. Vous ne pouvez, à mon avis, attendre et ne pas tenir compte de cette concurrence.

M. MUTCH: Il me semble que nous devrions hésiter à adopter l'horaire des chemins de fer des États-Unis à cause des accidents si nombreux qui se sont produits depuis quatre mois sur ces trains dits de premier ordre. Le pourcentage des accidents sur ces trains a été quelque chose d'inconnu jusqu'ici, du moins dans le domaine des chemins de fer de l'Amérique du Nord.

M. REID: On pourrait économiser des heures aux arrêts. Rien ne justifie l'arrêt d'une heure à Winnipeg et des arrêts de quarante-cinq minutes çà et là. Vous n'avez pas, comme moi, voyagé sur cette ligne et passé des jours dans les voitures qui y sont en service.

M. MUTCH: Je ne discuterai pas avec vous le nombre de fois que nous avons voyagé sur cette ligne.

M. VAUGHAN: Nous avons fait un pas dans la voie de l'amélioration; nous avons économisé deux heures sur nos trains du service transcontinental.

M. JACKMAN: Relativement aux wagons couverts que vous achetez maintenant, sont-ils munis de freins à air comprimé modernes, modèle A.B.?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Installez-vous les nouveaux appareils de freins à air comprimé sur les vieux wagons?

M. VAUGHAN: Oui, aussi rapidement que possible.

M. JACKMAN: Ce qui veut dire?

M. WALTON: À peu près 1,000 l'an dernier; nous ne pouvons pas y aller aussi vite que nous le voudrions par suite de l'impossibilité d'obtenir les appareils.

M. JACKMAN: Existe-t-il une ordonnance de la Commission des Transports vous enjoignant d'installer ces appareils sur tous vos wagons?

M. VAUGHAN: Une ordonnance de la I.C.C. défend d'utiliser pour le transport entre États des wagons qui ne sont pas munis de freins A.B. à compter d'une certaine date. Vous rappelez-vous, monsieur Walton, quelle est cette date?

M. WALTON: C'était jusqu'à la fin de 1947, je crois, mais quand il s'agit d'appareils de ce genre il est souvent nécessaire de prolonger le délai fixé parce que, bien qu'on ait sincèrement cherché à en faire l'installation sur les wagons, on en a été empêché par la pénurie des matériaux.

M. JACKMAN: Le National-Canadien est-il aussi bien muni de freins A.B. que l'est un chemin de fer de la classe 1, aux États-Unis?

M. VAUGHAN: Oui. Nous en faisons l'installation le plus rapidement possible.

M. JACKMAN: Comment trouvez-vous le service spécial de wagons qui va de pair avec le service de la *General American Transit* et qui s'occupe des appareils frigorifiques et autres appareils spéciaux pour les huiles, les produits chimiques et autres de ce genre? Comment tout cela fonctionne-t-il?

M. VAUGHAN: De façon très satisfaisante.

M. JACKMAN: Ce service fournit-il tous les wagons-citernes pour le pétrole?

M. VAUGHAN: Il fournit les wagons-réservoirs qui ne sont pas la propriété de la compagnie.

M. JACKMAN: Fournit-il les wagons pour les produits chimiques, les acides et autres produits de ce genre?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Comment se fait-il que ces compagnies puissent obtenir des wagons plus facilement que les chemins de fer eux-mêmes?

M. VAUGHAN: Commençons par les wagons frigorifiques. Nous ne les utilisons que durant certaines saisons de l'année. Pendant les autres saisons, nous n'en avons pas besoin. Ces compagnies peuvent, pour ainsi dire, les utiliser durant toute l'année. Elles les louent durant une partie de l'année à une société pour un usage particulier, puis durant une autre partie de l'année à une autre société pour un autre usage. Il semble que ces compagnies peuvent les utiliser de façon plus générale que nous. Nous possédions un certain nombre de wagons-réservoirs pendant un certain temps. Nous tenons à posséder des wagons frigorifiques et nous en achetons le plus rapidement possible afin de pouvoir satisfaire nos propres besoins. Nous devons en louer un grand nombre chaque année, non parce que nous y tenons, mais parce que nous n'avons pas réussi à en acheter autant que nous l'aurions voulu, puis nous n'avons pas les fonds suffisants. Ils coûtent très cher et ne sont pas en usage durant toute l'année.

Nous possédions un certain nombre de wagons-réservoirs. À la suite d'un examen approfondi de la question, nous avons cru pouvoir économiser en ne nous occupant plus de cette partie des wagons-réservoirs. Je parle des wagons-réservoirs qui servent au transport des produits chimiques et autres de ce genre.

M. JACKMAN: A-t-on songé de nouveau à l'électrification du service entre Toronto et Montréal, ou entre d'autres parties du réseau où le trafic est aussi intense?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas repris l'étude de cette question récemment. Nous avons cru préférable d'attendre au cas où, si le projet de canalisation du Saint-Laurent se réalise, il nous serait possible d'obtenir de l'énergie électrique à meilleur marché.

M. JACKMAN: Quel devrait être l'accroissement du trafic pour rendre la chose pratique?

M. VAUGHAN: Je ne puis pas vous répondre de façon précise sur le champ, mais, si nous obtenions de l'énergie à un prix suffisamment bas, il y aurait peut-être lieu de songer à électrifier la ligne entre Toronto et Montréal. Le prix en devrait être bien plus bas qu'il l'est aujourd'hui.

M. JACKMAN: Quel serait ce bas prix?

M. VAUGHAN: Je n'ai vu aucun rapport sur cette question depuis bien longtemps. Nous avons fait faire un relevé. Il existe un rapport quelque part au bureau, mais il y a bien deux ou trois ans que je n'y ai pas jeté les yeux.

M. JACKMAN: Vous faudrait-il obtenir l'énergie au prix de 4 ou 5 dollars le cheval-vapeur?

M. VAUGHAN: Oui, à peu près cela.

M. REID: Permettez-moi de vous complimenter d'avoir mis en service vos nouveaux wagons-lits. J'ai eu l'avantage de voyager dans un de ces wagons et c'est l'un des plus magnifiques que j'aie vus jusqu'ici.

M. VAUGHAN: J'en suis fort aise.

M. WALTON: Voici un autre cas où nous voudrions bien mettre un plus grand nombre de ces wagons en service, mais nous ne pouvons les obtenir.

M. REID: J'aimerais émettre une idée à ce sujet, c'est que vous donniez environ 4 pouces d'espace de plus dans chaque chambre à coucher.

M. VAUGHAN: Dans le sens de la largeur ou de la longueur?

M. REID: De la largeur.

M. VAUGHAN: Parlez-vous de la chambre ou du lit?

M. REID: Je pense que le lit serait très bien placé dans l'autre sens. C'est une bonne disposition pour les longs déplacements. Je parle ici de la largeur de la chambre.

M. VAUGHAN: Nous tenons à retirer le plus possible de ces voitures et à y aménager le plus grand nombre possible de chambres.

M. REID: Il me semble qu'il y a bien de l'espace dans la partie qui sert de salon. Les chambres sont magnifiques et bien aménagées, mais vous pourriez y ajouter quelques pouces.

M. VAUGHAN: Nous examinerons de nouveau les dimensions des pièces.

M. JACKMAN: Une question de portée générale découle de la déclaration faite par vous, je crois, il y a quelques années, alors que la situation était un peu plus avantageuse, que le chiffre d'affaires justifie l'existence du National-Canadien, c'est-à-dire du point de vue financier. L'an dernier, alors que le chiffre d'affaires était très élevé, nous espérions qu'il ne baisserait pas beaucoup, mais nous avons quand même subi un déficit de \$8,961,000. Je suppose que ce déficit doit être attribué à l'augmentation des frais, tant pour les salaires que pour l'achat des matériaux, comme vous l'indiquez dans votre rapport. Cependant, si vos recettes continuent à diminuer, vous allez vous trouver dans une situation critique, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Si nos recettes diminuent et si nos dépenses restent les mêmes, nous accuserons des déficits considérables, comme la chose arrive souvent dans le cas des autres réseaux. Cela, naturellement, n'améliore pas la situation. Vous savez que plusieurs lignes de chemin de fer des États-Unis ont subi des pertes l'an dernier. Ainsi, le chemin de fer Pennsylvania, pour la première fois depuis cent ans, a accusé un déficit pour la même raison que nous. En vous reportant à la page 7 du rapport, vous y trouverez une réponse assez nette à ce problème. Vous la trouverez dans le graphique.

M. JACKMAN: Oui, le chiffre global de vos recettes d'exploitation a été, l'an dernier, de 400 millions de dollars. Que comptez-vous faire si le chiffre de vos recettes tombe à 350 millions?

M. VAUGHAN: Si le chiffre de nos recettes tombe à 350 millions de dollars, tout ce que nous pourrions faire sera de réduire notre service au strict minimum. Nous n'y parviendrions qu'en réduisant le nombre de nos employés, ce que nous tenons à éviter, à moins de raison de force majeure. Si l'on nous juge uniquement d'après nos résultats financiers plutôt que d'après le service que nous donnons, nous devons évidemment réduire notre personnel si nos recettes fléchissent. Disons à ce sujet, comme nous l'avons fait observer plusieurs fois, que le service de l'intérêt est beaucoup trop onéreux. Si nous pouvions alléger ce fardeau, ce serait autant de gagné.

M. JACKMAN: Notre chiffre d'affaires a été assez élevé pendant toute la durée de la guerre; nous avons atteint un chiffre auquel nous pouvions à peine songer en 1939. Il est fort possible que nos recettes tombent à 350 millions; ce n'est pas une baisse bien considérable.

M. VAUGHAN: C'est fort possible, monsieur. En réponse à une question de votre part, j'ai dit, il y a deux ou trois ans, je crois, que nous pourrions nous maintenir avec des recettes brutes de 300 millions de dollars, mais les conditions ont tellement changé qu'aujourd'hui, à cause de nos dépenses, il nous faut des recettes de 400 millions ou plus pour acquitter nos frais d'exploitation et nos frais généraux.

M. HAZEN: On me permettra bien de poser une autre question de portée générale? Les compagnies de transport par autobus, par camions et par bateaux font toutes concurrence aux chemins de fer, dans une certaine mesure; c'est du moins mon opinion.

M. VAUGHAN: Oui.

M. HAZEN: Les compagnies d'aviation font aussi concurrence aux chemins de fer. Vous avez récemment demandé à la Commission des Transports la permission d'augmenter vos taux de transport des marchandises?

M. VAUGHAN: Oui.

M. HAZEN: Voici où je veux en venir. Avez-vous déjà songé à l'avantage qu'il y aurait de n'avoir qu'une seule Commission des transports qui régirait les tarifs, non seulement des chemins de fer, mais aussi des camions, des avions, des autobus et ainsi de suite?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur, nous croyons qu'il y aurait avantage.

M. HAZEN: A-t-on proposé un tel projet?

M. VAUGHAN: On a soulevé la question plusieurs fois, mais une bonne partie du transport par camions se fait d'une province à une autre et les provinces ne veulent pas consentir à confier une telle compétence à une commission centrale de transport. La question a été soulevée à plusieurs reprises depuis deux ou trois ans, et même avant, monsieur Hazen.

M. HAZEN: A-t-elle été soulevée dans votre rapport officiel?

M. VAUGHAN: Je ne sais trop, mais je sais qu'elle a été soulevée, sinon par écrit, du moins verbalement.

M. JACKMAN: Je suppose alors que c'est sur votre conseil que le présent Gouvernement a institué la Commission des transports aériens pour lui confier l'autorité sur les questions d'aviation et l'enlever ainsi à la Commission des Transports?

M. VAUGHAN: Le Gouvernement ne me demande jamais conseil.

M. NICHOLSON: Il y a un an, j'ai posé une question relativement à la grande quantité de marchandises transportées en lots de moins d'un wagon sur les trains de voyageurs. Il y a un fléchissement marqué dans le service des trains de voyageurs sur plusieurs des lignes en provenance de Winnipeg dans ma région. Ainsi, la moyenne de vitesse de l'un de vos trains rapides est de 24 milles à l'heure, y compris les arrêts. Dans ma région, le train reste parfois jusqu'à 20 minutes en gare pour décharger de la farine ou des machines lourdes. Il en est de même pour tous les trains, mais je constate que votre rapide dit "flyer" circule à une moyenne de 24 milles à l'heure sur une distance de 426 milles, de Regina à Flin Flon. On transporte beaucoup de marchandises sur ces lignes et votre service, à ce point de vue, est excellent, surtout en partance de Winnipeg. Il est évident que presque tout le retard est dû au transport de ces marchandises. Je me demande si vous auriez l'obligeance de dire au Comité quelles mesures vous avez prises pour transporter ces marchandises lourdes par trains de marchandises plutôt que par trains de voyageurs?

M. VAUGHAN: Si nous transportons ces marchandises par les trains de voyageurs, c'est pour donner un service qui soit de pair avec celui des camions. Ces trains, cependant, font de la vitesse entre les arrêts, bien que ne faisant que 24 milles à l'heure en moyenne sur tout le parcours. On admettra généralement, je pense bien, que notre service de transport des marchandises y est très efficace. Pour peu que vous observiez ce qui se passe à l'un quelconque des points de séparation des sections, à Saskatoon par exemple, vous verrez un grand nombre de fourgons à bagages qu'on remplit de marchandises transportées dans les trains de voyageurs. Je ne saisis pas bien ce que vous voulez dire.

M. WALTON: Je pense que cette question est la même que celle qu'a soulevée l'an dernier M. Nicholson: la grande quantité de marchandises transportées par les trains de voyageurs, ce qui fait que la situation, loin de s'améliorer, ne fait qu'empirer.

M. NICHOLSON: Oui.

M. WALTON: À la suite de vos observations, j'ai parlé de la chose à nos employés en appelant leur attention sur le désavantage causé par les longs retards dans le mouvement des trains de voyageurs. D'après ce que vous dites, il ne semble pas y avoir eu amélioration, mais je vais certainement m'occuper de nouveau de cette affaire. J'insisterai sur le transport des articles dont vous avez parlé, la farine et les machines lourdes, qui auraient certainement dû être transportés par petite vitesse.

M. NICHOLSON: La compagnie, sauf erreur, ne reçoit pas autant pour le transport des marchandises par lots de moins d'un wagon que par trains de marchandises.

M. VAUGHAN: Il n'est pas question de recettes ici, mais bien de donner un bon service. Il se peut que dans certains cas, nous allions un peu trop loin relativement aux marchandises lourdes, ce qui est la cause de graves retards aux arrêts.

M. NICHOLSON: Que coûte le transport par grande vitesse au regard du transport par lots de moins d'un wagon ?

M. WALTON: Le transport par grande vitesse coûte beaucoup plus cher.

M. VAUGHAN: Je me rappelle que vous avez soulevé cette question l'an dernier, monsieur Nicholson. Je sais qu'on fait une enquête. Je me rappelle aussi que vous aviez indiqué des cas précis où des trains ont été retardés parce qu'on y transportait des marchandises lourdes. Nous voulons éliminer les retards de ce genre, si possible. Nous examinerons de nouveau la question. Il s'agit peut-être simplement du besoin de resserrer la surveillance.

M. NICHOLSON: Une vitesse de 23 ou 24 milles à l'heure ne semble pas bien rapide pour l'un de vos trains les plus rapides entre Winnipeg et Calgary, n'est-ce pas ?

M. VAUGHAN: Vous voulez dire la vitesse pour l'ensemble du parcours, compte tenu de tous les arrêts ?

M. NICHOLSON: Oui.

M. VAUGHAN: Le train doit probablement se déplacer à une grande vitesse entre les arrêts.

M. NICHOLSON: Apparemment on s'en tient à un horaire qui permet de faire de longs arrêts à la plupart des gares.

M. VAUGHAN: C'est juste.

M. NICHOLSON: Il me semble que si vous amélioriez votre horaire vous feriez de meilleures affaires; autrement, ce sont les autobus qui feront les bonnes affaires.

M. WALTON: La concurrence des autobus a posé un véritable problème pour nous et ce service amélioré de transport des marchandises par lots de moins d'un wagon a précisément été inauguré dans le but de rivaliser avec la route.

M. JACKMAN: Les compagnies de camionnage ont-elles réussi dans une large mesure à vous enlever une partie du transport des marchandises par lots de moins d'un wagon ? Je songe dans le moment aux camions qui vont chercher les marchandises chez les divers expéditeurs pour en faire la livraison directement ?

M. VAUGHAN: Pas dans une très grande mesure depuis un an ou deux. Nous n'avons jamais transporté autant de marchandises par lots de moins d'un camion que nous en transportons dans le moment. Notre chiffre d'affaires dans ce domaine s'est accru continuellement.

M. HATFIELD: Cela n'est-il pas dû à la pénurie des marchandises ?

M. VAUGHAN: C'est une des raisons. L'autre vient probablement du fait que les tarifs des camions se rapprochent maintenant plus de ceux des chemins de fer, parce que les camions ont dû relever leurs tarifs.

M. WALTON: Puis, naturellement, les camions peuvent transporter ce qu'ils veulent aux tarifs qu'ils exigent. Nous devons, nous, accepter tout ce qu'on nous offre, y compris les marchandises de fort volume même si de faible poids.

M. WALTON: Les compagnies de camionnage ne sont pas des voituriers publics ?

M. VAUGHAN: Précisément.

M. JACKMAN: Elles ne sont pas tenues d'accepter tout ce qu'on leur offre.

M. VAUGHAN: Mais nous, voituriers publics, devons accepter tout ce qu'on nous offre, tandis que les camions peuvent faire un choix.

M. WALTON: Et le fait que le camionneur peut exiger les tarifs qu'il désire rend la concurrence injuste.

M. JACKMAN: Dans le dernier paragraphe de la page 6, vous signalez le fait que les divers tarifs pour le transport des voyageurs ont été immobilisés aux niveaux d'avant la guerre. Y a-t-il eu des relèvements de nos tarifs depuis 1940 au Canada ?

M. VAUGHAN: Il n'y en a pas eu dans les tarifs de transport des marchandises. Je pense qu'il y a eu quelques rajustements dans les tarifs de transport des voyageurs; pas dans les tarifs eux-mêmes, mais relativement aux excursions de fin de semaine et aux tarifs dans ces cas. Je regrette ne pas avoir ces détails sous la main. Il n'y a eu aucun ajustement dans les tarifs de transport des marchandises, si ce n'est pour les réduire, depuis 1920.

M. JACKMAN: Aux États-Unis, depuis 1939, on a relevé les tarifs de transport des voyageurs ?

M. VAUGHAN: Il y a eu un relèvement d'environ 6 ou 7 p. 100 à compter du 1er juillet dernier, puis l'augmentation a atteint près de 20 p. 100 à compter du premier janvier de cette année.

M. JACKMAN: L'augmentation générale représente environ 20 p. 100 pour le transport -marchandises et le transport-voyageurs; à peu près la même chose dans les deux cas ?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur; tout récemment j'ai vu une ordonnance de l'Interstate Commerce Commission accordant une autre augmentation des tarifs de transport-voyageurs mise en vigueur tout récemment. Je regrette ne pas l'avoir ici.

M. JACKMAN: Mais cette augmentation des tarifs des lignes des États-Unis se fait-elle sentir dans vos affaires; vous ne subissez pas de perte là-bas ?

M. VAUGHAN: Nous ne subissons pas de pertes sur nos lignes des États-Unis dans le moment.

M. JACKMAN: Aucune ?

M. VAUGHAN: Ces tarifs nous ont été favorables et l'augmentation du volume nous a considérablement aidés.

M. JACKMAN: Passons maintenant à la question des céréales. Naturellement, il s'en expédie beaucoup moins par voie de Portland maintenant. Je ne me rappelle pas si nous avons obtenu une réponse à cette question, ce matin, mais au sujet de la réserve de céréales à la tête des lacs et dans l'Ouest pour 1947, pensez-vous que cette réserve sera considérable ?

M. VAUGHAN: Je pense que nous cherchons ce renseignement pour vous. Nous avons les chiffres jusqu'à la fin de l'année, mais pas jusqu'à aujourd'hui. Nous pourrions peut-être vous donner le chiffre jusqu'à aujourd'hui.

M. JACKMAN: Pourquoi y a-t-il plus de céréales en entrepôt cette année qu'il y en avait à la même date l'an dernier ?

M. VAUGHAN: Que voulez-vous dire par cette réserve ?

M. JACKMAN: La réserve,—la réserve disponible qui peut être expédiée sur l'Est.

M. VAUGHAN: Vous vous en tenez aux céréales de l'Ouest seulement?

M. JACKMAN: Oui, au regard de ce que vous aviez l'an dernier?

M. VAUGHAN: Et vous voulez le chiffre jusqu'à la fin de la campagne, non pas de l'année civile. Nous ferons de notre mieux pour vous fournir ce renseignement.

M. JACKMAN: Je veux savoir au juste si vous pouvez raisonnablement vous attendre que les expéditions de céréales de l'Ouest soient plus considérables cette année que l'an dernier?

M. VAUGHAN: Oui, nous avons ces détails maintenant. L'an dernier, à cette époque-ci, les expéditions allaient en diminuant. Nous espérons transporter 475 wagons par jour à compter de maintenant jusqu'à la fin de la campagne qui se termine le 31 juillet.

M. JACKMAN: Ce chiffre de 475 wagons que vous espérez transporter ne me dit pas grand'chose; je veux savoir ce qu'il représente au regard du nombre de wagons en 1946, 250?

M. WALTON: Oui, je pense que ce serait environ 250 jusque vers le milieu de mai et pas plus de 200 du milieu de mai jusqu'au mois de juillet. Il ne s'en est pas expédié beaucoup. Il ne restait plus rien de la récolte à la fin de la campagne.

M. JACKMAN: L'expédition de ces 475 wagons par jour se maintiendra jusque vers quelle date cette année?

M. VAUGHAN: Jusqu'à ce qu'on commence à expédier la nouvelle récolte; franchement, elle se maintiendra durant toute l'année.

M. HATFIELD: Du point de vue de l'augmentation des taux de transport aux États-Unis retirez-vous quelque avantage du fait d'être les premiers voituriers, ceux qui mettent en marche le transport des marchandises? Y a-t-il avantage pour vous?

M. VAUGHAN: Non, monsieur, sauf que le premier voiturier reçoit d'ordinaire une plus forte proportion du tarif de transport. Lorsque les marchandises sont transportées sur deux ou trois lignes, c'est le premier voiturier qui reçoit la plus forte partie du tarif, compte tenu du tarif par mille.

M. HATFIELD: Je sais, mais recevez-vous une plus forte proportion du fait de l'augmentation que ce que vous receviez avant cette augmentation?

M. WALTON: Non.

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. HATFIELD: C'est une augmentation de tant pour cent?

M. WALTON: Oui.

M. JACKMAN: Si les tarifs se maintiennent durant toute l'année, quel sera l'effet de la concurrence des bateaux en partance de Fort-William?

M. VAUGHAN: Les tarifs de transport sur les lacs ont aussi subi une augmentation.

M. JACKMAN: Mais vous ne leur faites pas concurrence aux tarifs actuels, je veux dire concurrence aux compagnies de navigation sur les lacs en partance de Fort-William?

M. VAUGHAN: Les tarifs de transport sur les lacs sont bien moins élevés que les nôtres.

M. JACKMAN: Et le seront toujours.

M. VAUGHAN: Ils le seront toujours, en effet.

M. JACKMAN: À la page 7 du rapport, je vois que le revenu net de \$35,-719,000 représente un intérêt de 1.78 p. 100 sur le capital global du réseau. J'aimerais savoir ce que représente ce capital; est-ce la dette fondée détenue par le public, ou par le Gouvernement?

M. COOPER: Vous en trouverez le détail à la page 12, monsieur Jackman. Le capital de nos chemins de fer, à la fin de l'année dernière, était de \$2,008,-206,878; l'intérêt de \$35,719,000 représente 1.78 p. 100 sur le capital global.

M. JACKMAN: Cela comprend la part des propriétaires?

M. COOPER: Oui, monsieur.

M. JACKMAN: Mais non le capital annulé?

M. COOPER: Il n'y a pas eu de capital annulé. Vous voulez dire...

M. JACKMAN: Ce montant comprend le capital historique du réseau des chemins de fer Nationaux?

M. COOPER: En 1937, si vous vous le rappelez, certains prêts du Gouvernement ont été transférés au compte de capital-actions.

M. JACKMAN: Oui.

M. COOPER: 270 millions de dollars; ce montant est compris dans les 2 milliards, 8 millions dont nous parlons.

M. JACKMAN: Absolument tout?

M. COOPER: Absolument tout. Cela représente, sauf erreur, le capital global placé dans les chemins de fer Nationaux à la fin de l'année 1946, soit \$2,088,206,878.21.

M. JACKMAN: Sans tenir compte des annulations ou de quoi que ce soit?

M. COOPER: Non. Le montant que nous avons annulé en 1937 avait trait aux déficits et à l'intérêt sur les déficits. Les avances de fonds au compte du capital ont été maintenues dans le compte de capitalisation des chemins de fer.

M. le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous examiné suffisamment le rapport présenté par M. Vaughan? Si oui, nous allons passer au bilan que nous examinerons poste par poste. Désirez-vous poser d'autres questions relativement au rapport de M. Vaughan?

M. NICHOLSON: Je me demande si vous avez d'autres renseignements concernant le montant global des frais d'entretien des bureaux de chemins de fer dans les autres pays et s'il est avantageux et nécessaire de maintenir ces bureaux?

M. VAUGHAN: C'est un service indispensable et nous le croyons utile. Il est bien difficile d'indiquer ici avec précision le volume du trafic qui nous vient de ces bureaux, mais nous nous ferons un plaisir de vous remettre la liste de nos dépenses dans ces bureaux.

M. HAZEN: Au sujet du service de relai que vous avez mis à l'essai pouvez-vous nous dire si la chose est maintenant d'ordre pratique?

M. VAUGHAN: C'est encore un sujet d'expérience. Nous avons ici un long exposé à ce propos. Nous l'avons entrepris en collaboration avec le service des communications du Pacifique-Canadien et nous en sommes encore au stade des expériences.

M. HAZEN: Depuis combien de temps en faites-vous l'essai?

M. VAUGHAN: Depuis le début de 1945.

M. HAZEN: Cette entreprise coûte-t-elle bien cher?

M. VAUGHAN: Avons-nous ces chiffres, monsieur Cooper?

M. COOPER: À la fin de février 1947, dans la section Montréal-Ottawa-Toronto, nous avons dépensé \$6,166. Je ne vois rien ici pour la section Hamilton-Toronto. Je pourrais dire que nous avons dépensé jusqu'ici environ \$6,000 pour ce service.

M. HAZEN: Existe-t-il un service de ce genre ailleurs?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas qu'il en existe d'autre au Canada. C'est un nouveau service, mais je crois qu'on en fait l'essai ailleurs également.

M. McLURE: Monsieur le Président, je propose l'adoption du rapport de M. Vaughan.

M. EMMERSON: Je suis heureux d'appuyer la motion.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui sont en faveur de la motion ?

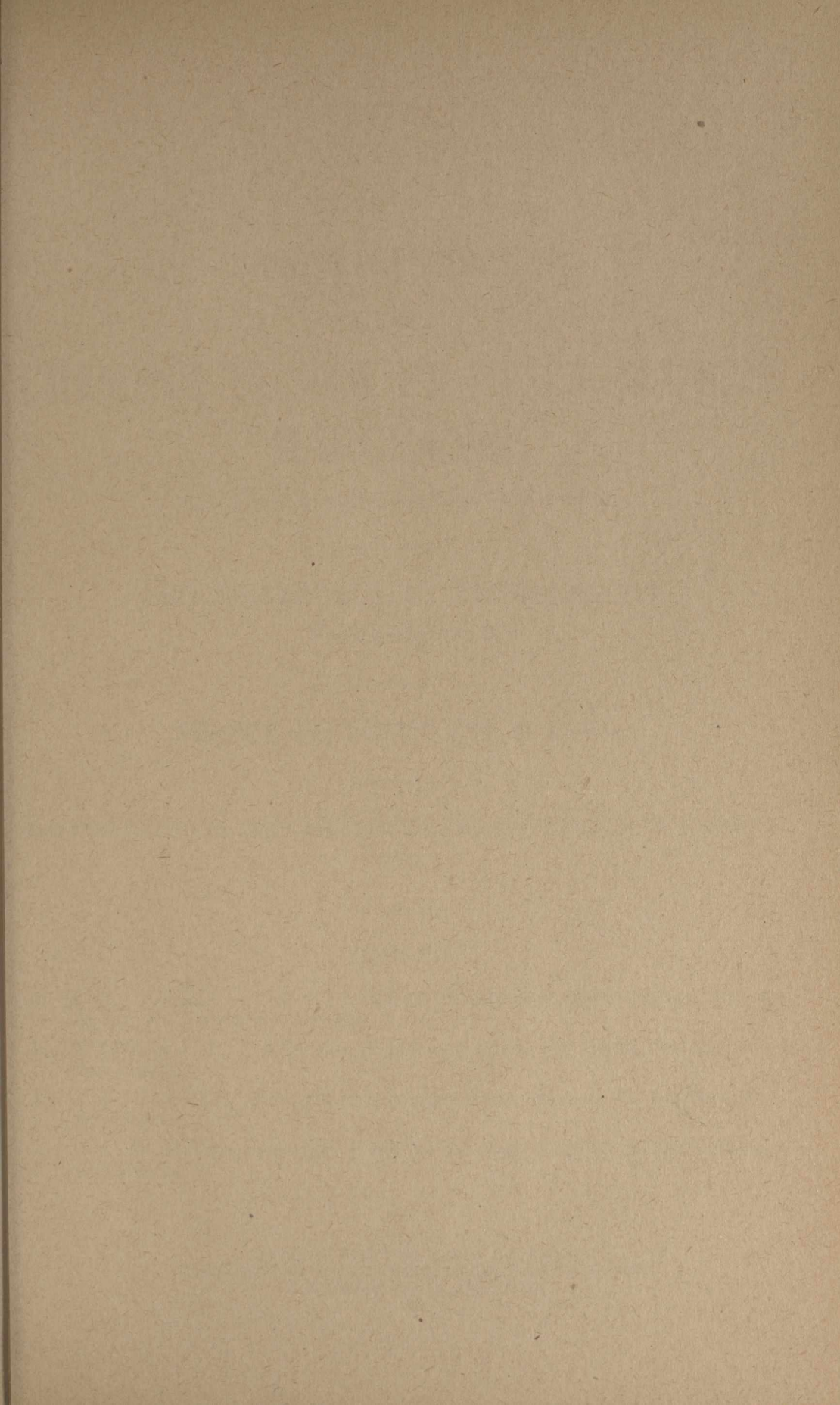
La motion est adoptée.

Nous pouvons maintenant passer à l'examen du bilan. Il est près de 6 heures. Serait-il préférable de lever la séance et de commencer l'examen du bilan demain matin ?

(La discussion se continue, mais n'est pas consignée au compte rendu des délibérations.)

Le PRÉSIDENT: Je pense que nous ferions bien de lever la séance. Si les membres du Comité le veulent bien, nous nous réunirons demain matin, à 10 heures, dans la salle n° 497.

(Le Comité s'ajourne à 5 heures 50 minutes du soir jusqu'à 10 heures du matin, demain, 30 avril 1947.)



SESSION DE 1947
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SESSIONNEL

DES

**CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE
MARCHANDE**

Que l'État possède, exploite et contrôle.

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 2

SÉANCE DU MERCREDI 30 AVRIL

RAPPORT ANNUEL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

(1946)

TÉMOINS:

- M. R. C. VAUGHAN, C.M.G., président du conseil d'administration, chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. N. B. WALTON, C.B.E., vice-président exécutif, chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. T. H. COOPER, vice-président et contrôleur, chemins de fer Nationaux du Canada.
- M. N. J. MacMillan, conseiller juridique en chef, chemins de fer Nationaux du Canada.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1947

PROCÈS-VERBAUX

Le mercredi, 30 avril 1947.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, exploite et contrôle se réunit à 10 heures du matin, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Présents: MM. Bourget, Chevrier, Clark, Emmerson, Gibson (*Comox-Alberni*), Hatfield, Hazen, Jackman, Kuhl, Lacroix, Maybank, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Mutch, Nicholson, Lapointe, Pouliot, Reid, Warren.

Le comité examine le bilan consolidé figurant au rapport des chemins de fer Nationaux pour l'année 1946.

M. T. H. Cooper, vice-président et contrôleur des chemins de fer Nationaux du Canada, est appelé. Il expose en détail le bilan et est interrogé à ce sujet.

D'autres questions sont posées à M. R. C. Vaughan, président, à M. N. B. Walton, vice-président exécutif et à M. M. J. MacMillan, conseiller juridique général, tous des chemins de fer Nationaux.

Le comité suspend sa séance à midi et demie pour se réunir de nouveau aujourd'hui à 4 heures.

Le comité reprend sa séance à 4 heures, sous la présidence de M. Clark.

Présents: MM. Belzile, Bourget, Chevrier, Clark, Dion (*Lac Saint-Jean-Roberval*), Emmerson, Harkness, Hatfield, Hazen, Jackman, Lockhart, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Mutch, Nicholson, Lapointe, Reid et Warren.

On reprend l'étude du bilan consolidé figurant au rapport des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1946.

MM. Vaughan, Cooper, Walton et MacMillan sont rappelés et interrogés de nouveau.

Sur proposition de M. Mutch, il est

Résolu,— Que le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1946 soit adopté.

Il est entendu que les budgets pour 1947 des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*, seront étudiés à la prochaine séance.

À 5 heures et demie le Comité s'ajourne au jeudi 1^{er} mai 1947, à 11 heures du matin.

Le secrétaire du comité:

J. G. DUBROY.

TÉMOIGNAGES

Chambre des communes,
le 30 avril 1947.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit aujourd'hui à 10 heures du matin, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons terminé hier soir l'étude du rapport de M. Vaughan et nous sommes maintenant prêts à passer à la page 10.

M. VAUGHAN: Je signale que M. Walton a un exposé à verser au dossier. Je crois qu'on le lui avait réclamé hier.

M. WALTON: Il s'agit des céréales. Le voici.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Manutention des céréales

Élévateurs de campagne du N.-C.

Au 15 avril 1946.....	14,360,000 boisseaux.
Au 15 avril 1947.....	28,195,000 boisseaux.

Entre les mains des cultivateurs des régions desservies par le N.-C.

Au 15 avril 1946.....	24,848,000 boisseaux.*
Au 15 avril 1947.....	47,465,000 boisseaux.*

Entreposé à la tête des lacs

Au 15 avril 1946.....	51,685,000 boisseaux.
Au 15 avril 1947.....	39,550,000 boisseaux.

* Chiffre approximatif.

Le 30 avril 1947.

Ces chiffres sont forcément approximatifs.

M. HAZEN: Je croyais qu'on allait nous donner des chiffres relatifs au nouveau service télégraphique dont nous avons parlé hier soir.

M. VAUGHAN: Nous avons des renseignements à ce sujet. M. Cooper les consignera au compte rendu.

M. COOPER: Les frais d'établissement du nouveau laboratoire de recherches se sont chiffrés par \$39,257. Voici les autres frais.

Dépenses du N.-C. pour 1946

Recherches.....	\$11,291
Épreuves et inspection.....	14,791
Total.....	\$26,082

Main d'œuvre.....	\$24,606
Matériel.....	1,476
	\$26,082

Versés à des entreprises extérieures

	1944	1945
Milton Hersey.....	\$22,208	\$21,825
Can. Inspn. Co.....	2,575	2,205
Total.....	\$24,783	\$24,050

M. Hazen a réclamé ensuite un état des capitalisations de notre réseau fin 1937 et fin 1946, indiquant la part représentée par les capitaux fournis par les actionnaires et la part représentée par la dette à intérêt fixe.

J'ai ici un état que je serai heureux de consigner au compte-rendu. Il y est noté qu'en 1937 le capital engagé dans les chemins de fer Nationaux du Canada s'établissait, en chiffres ronds, à 1,955 millions de dollars. En 1946, le chiffre correspondant s'établissait à 2,008 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 52,866,000 de dollars pour cette période de neuf ans. En somme, c'est une augmentation de moins de six millions par année, ce qui est un montant assez faible pour un réseau de l'importance du nôtre qui compte près de 24,000 milles de lignes et qui a bien d'autres entreprises, y compris l'exploitation des Lignes aériennes Trans-Canada.

En 1937, notre dette portant intérêt se chiffrait par 1,280 millions de dollars. En 1946, elle était tombée à 1,232 millions, une diminution de 48 millions. Au cours de la même période, le capital fourni par les actionnaires est passé de 676 à 776 millions, soit cent millions de dollars. Le service de l'intérêt atteignait, en 1937, \$50,633,000, et en 1946, \$44,681,000, soit une diminution annuelle de \$5,952,000. Autrement dit, au cours de ces neuf années . . .

M. HAZEN: Pardon, vous parliez de 1947 . . .

M. COOPER: J'aurais dû dire 1946.

M. HAZEN: Mais vous venez de parler de 1947, je crois qu'il aurait fallu dire 1946.

M. COOPER: C'aurait dû être fin 1946 dans chaque cas. Vous avez raison monsieur Hazen.

M. HAZEN: Fin 1946 ?

M. COOPER: Oui. Autrement dit, au cours de ces neufs années, le capital a augmenté de six millions par année alors que nos frais d'intérêt ont été réduits de six millions par année.

M. JACKMAN: Êtes-vous en mesure de continuer? Cela doit dépendre de MM. Isley ou Abbott.

M. COOPER: L'état financier détaillé est consigné au compte-rendu.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
Capitalisation du réseau et revenu net disponible pour le service de la dette

	1937	1938	1939	1940	1941
CAPITALISATION A LA FIN DE L'ANNÉE					
<i>Capital fourni par les actionnaires</i>					
Capital-actions, chemins de fer Nationaux du Canada	18,000,000 00	18,000,000 00	18,000,000 00	18,000,000 00	18,000,000 00
Capital-actions, trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada	269,325,705 67	266,612,868 53	264,012,426 42	265,706,605 62	267,283,019 32
Immobilisations du Dominion pour chemins de fer de l'État	388,204,322 18	388,075,722 18	388,075,722 18	385,752,583 69	377,893,343 58
	657,530,027 85	672,688,590 71	670,088,148 60	669,459,189 31	663,176,362 90
<i>Dette à intérêt fixe:</i>					
Détenue par le public	1,217,327,734 65	1,245,721,137 19	1,259,110,895 83	199,816,334 09	1,134,394,303 29
Prêts du Dominion du Canada	62,480,567 10	48,144,804 73	45,382,081 52	113,882,334 43	195,345,883 53
	1,279,808,301 75	1,293,865,941 92	1,304,492,977 35	313,698,668 52	1,329,740,186 42
Total de la capitalisation	1,955,338,329 60	1,966,554,532 63	1,974,581,125 95	983,157,857 83	1,992,916,549 72
Revenu net affecté au service de la dette	8,287,228 00	3,549,048 00	10,635,023 00	33,474,443 00	54,361,316 00
Recette sur l'ensemble de la capitalisation—pourcentage	.42	—	.54	1.70	2.73
CAPITALISATION A LA FIN DE L'ANNÉE					
<i>Capital fourni par les actionnaires:</i>					
Capital-actions, chemins de fer Nationaux du Canada	18,000,000 00	18,000,000 00	18,000,000 00	18,000,000 00	18,000,000 00
Capital-actions, trust de titres des chemins de fer Nationaux du Canada	298,842,882 17	336,680,462 71	359,080,515 31	381,711,556 78	380,403,604 43
Immobilisations du Dominion pour chemins de fer de l'État	377,885,131 95	377,614,971 84	377,614,970 84	377,614,970 84	377,614,970 84
	694,728,014 12	732,295,434 55	754,695,485 15	777,326,527 62	776,018,575 27
<i>Dette à intérêt fixe:</i>					
Détenue par le public	809,216,074 19	744,232,472 60	629,453,905 93	573,179,997 54	530,422,997 55
Prêts du Dominion du Canada	502,856,460 88	537,323,765 07	645,103,871 64	674,201,612 83	701,765,305 39
	1,312,072,535 07	1,281,556,237 67	1,274,557,777 57	1,247,381,610 37	1,232,188,302 94
Total de la capitalisation	2,006,800,549 19	2,013,851,672 22	2,029,253,263 72	2,024,708,137 99	2,008,206,878 21
Revenu net affecté au service de la dette	74,045,460 00	85,302,456 00	71,096,564 00	71,084,272 00	35,719,526 00
Recette sur l'ensemble de la capitalisation—pourcentage	3.69	4.24	3.50	3.51	1.78

On nous a demandé un autre rapport. Quelqu'un a voulu savoir comment il se faisait que nous avons tiré moins de revenus de nos services télégraphiques en 1946 qu'en 1945, étant donné que notre volume d'affaires a été plus considérable. La chose s'explique par le fait que le revenu moyen par message en 1946 a été légèrement inférieur qu'en 1945. En 1946 ce revenu se chiffrait par 52c. contre 55c. en 1945. Autrement dit, on a fait preuve de plus d'économie dans la rédaction des dépêches. Je crois qu'en 1945 les militaires rédigeaient leurs dépêches sans trop se soucier du nombre de mots, de sorte que la moyenne de mots ayant diminué, nos revenus ont diminué aussi, encore que nous ayons fait un plus fort volume d'affaires.

SERVICES TÉLÉGRAPHIQUES DES CHEMINS DE
FER NATIONAUX DU CANADA

	Messages		Revenus	
	1946	1945	1946	1945
Recettes—intérieures	5,670,000	6,104,000	\$3,641,039	\$3,878,393
—internationales	2,888,000	2,305,000	1,157,653	1,024,272
Câblogrammes	343,000	490,000	242,097	305,548
Presse	1,013,000	782,000	113,116	89,753
Autres	252,000	251,000	135,723	173,133
Services du chemin de fer . . .	2,063,000	1,884,000	.....	.....
Total	12,229,000	11,816,000	\$5,289,628	\$5,417,099
Recette moyenne par dépêche . . .			52c.	55c.

La diminution du revenu total a été causée par une diminution de la recette moyenne de 55c. à 52c. par dépêche.

M. NICHOLSON: Avez-vous des chiffres relatifs à l'exploitation des hôtels?

M. COOPER: On est en train de les réunir, monsieur Nicholson. Vous avez demandé qu'on vous donne l'occupation moyenne des hôtels à partir de 1937. Il faudra consulter à ce sujet la direction des hôtels.

M. HAZEN: Et les excédents et déficits de 1937 jusqu'à cette année? Je les avais également demandés.

M. COOPER: Je puis vous fournir ces chiffres. Je vais les lire à haute voix et ils seront inscrits au procès-verbal, monsieur Hazen.

ÉTAT DES RECETTES

Année	Déficit	Surplus
1937	\$42,345,000	.....
1938	54,314,000	.....
1939	40,095,000	.....
1940	16,965,000	.....
1941 . . . . .	.....	\$ 4,015,000
1942 . . . . .	.....	25,063,000
1943 . . . . .	.....	35,639,000
1944 . . . . .	.....	23,026,000
1945 . . . . .	.....	24,756,000
1946	8,961,000	.....

Le PRÉSIDENT: Ce sont là, je crois, les réponses à toutes les questions que l'on avait posées; du moins celles qui sont prêtes.

M. NICHOLSON: On avait demandé ce que coûtait les bureaux situés à l'étranger.

M. VAUGHAN: Nous vous donnerons ce renseignement.

M. COOPER: À la page 23 du rapport vous trouverez le nombre de bureaux situés à l'étranger. Encore que nous ayons ces chiffres, je crois qu'il faudra un certain temps avant que nous puissions les réunir sous forme d'état des frais.

M. VAUGHAN: J'avais cru que M. Nicholson ne songeait qu'aux bureaux qui se trouvent en Europe ou dans l'Orient.

M. NICHOLSON: Ces bureaux coûtent très cher et je me demandais s'il y avait vraiment intérêt à les maintenir.

M. VAUGHAN: Ils font l'objet de contrôles répétés et minutieux.

M. NICHOLSON: Serait-il difficile de préparer un état des dépenses que nécessitent l'entretien de ces bureaux étrangers? Peut-être ces renseignements se trouvent-ils dans le rapport.

M. COOPER: Nous essayerons de vous trouver ces renseignements, mais cela prendra peut-être un certain temps.

M. JACKMAN: Faudra-t-il envoyer un câblogramme en Europe pour les obtenir?

M. COOPER: Non.

M. JACKMAN: Je me disais que le Gouvernement de la Saskatchewan ayant un agent-général en Europe on serait en droit de se demander ce qu'il peut bien avoir à faire si on ne fait pas appel à lui et s'il faut envoyer des câblogrammes en Europe pour trouver les renseignements que réclame M. Nicholson, et qui coûteront peut-être très cher à obtenir.

M. COOPER: Non, nous avons le chiffre des dépenses de ces bureaux, mais il faudra peut-être un certain temps avant de les présenter sous forme de relevé.

Le PRÉSIDENT: Messieurs aimeriez-vous entendre M. Cooper expliquer cette déclaration, ou désirez-vous l'interroger? Quel est votre avis? Comme il a expliqué ce bilan l'an dernier, il serait peut-être bon de procéder de la même façon cette année.

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1946
ENSEMBLE DU RÉSEAU

	ACTIF		
* PLACEMENTS:			
Immobilisations en voie et matériel.....	\$1,987,950,289	98	
Améliorations aux propriétés louées.....	2,092,069	76	
Propriétés diverses.....	62,598,083	38	\$2,052,640,443 12
Fonds de capital et autres fonds de réserve:			
Valeurs du réseau au pair.....	471,500	00	
Autres actifs au prix de revient.....	3,692,933	20	4,164,433 20
Fonds pour entretien ultérieur..			
			33,000,000 00
Placements dans les filiales.....			
			43,463,493 16
Autres placements:			
Valeurs du réseau au pair.....	80,000	00	
Autres actifs au prix de revient.....	916,563	50	996,563 50
			\$2,134,264,932 98
DISPONIBILITÉS:			
Encaisse.....	\$	13,095,225	50
Placements temporaires de fonds liquides.....		8,208,638	99
Dépôts spéciaux.....		7,552,145	74
Reliquats nets à recevoir des agents et contrôleurs.....		15,004,290	63
Divers comptes à recevoir.....		8,628,666	58
Dominion du Canada—(Déficit du chemin de fer, 1946).....		8,961,570	49
Matériaux et approvisionnements.....		53,887,477	48
Intérêts et dividendes à recevoir.....		656,996	79
Comptes à recevoir.....		3,118,033	12
Divers.....		162,850	31
			119,275,895 63

	PASSIF		
ACTIONS:			
Actions de filiales entre les mains du public.....	\$	4,635,440	00
DETTE A LONG TERME:			
Dette consolidée non échue:			
Entre les mains du public.....	\$	525,136,695	17
A titre de placement dans des fonds spéciaux.....		5,286,302	38
			530,422,997 55
DOMINION DU CANADA (Compte traité comme actif dans les comptes publics du Canada):			
Emprunts.....	\$	701,765,305	39
Chemins de fer de l'État—fonds de roulement.....		16,771,980	54
			718,537,285 93
EXIGIBILITÉS:			
Reliquats à payer, trafic et service des wagons—crédit.....	\$	8,938,477	50
Comptes apurés et salaires à payer..		16,543,035	69
Divers comptes à payer.....		6,018,149	62
Arriérés d'intérêts.....		6,152,189	94
Intérêts payables au Dominion du Canada.....		19,261,876	25
Intérêts courus et non échus.....		6,097,254	28
Comptes à payer.....		5,280,083	64
Impôts courus.....		2,276,647	93
Divers.....		3,010,739	68
			73,578,454 53
COMPTES CRÉDITEURS:			
Réserve pour la pension contractuelle..	\$	35,943,000	00
Autres.....		5,855,621	40
			41,798,621 40
RÉSERVES ET COMPTES D'ORDRE:			
Réserve pour assurances.....	\$	12,334,768	96
Réserve pour dépréciation, lignes au Canada, matériel seulement.....		85,786,241	90
Réserve pour dépréciation, lignes aux É.-U.—voie et matériel.....		24,013,924	23
Amortissement et projets de défense..		3,691,602	43
Réserve pour entretien ultérieur.....		33,000,000	00
Autres réserves.....		946,924	10
Autres comptes d'ordre.....		7,637,172	34
			167,410,633 96

COMPTES DÉBITEURS:

Avances au fond de roulement.....	\$	359,681	10	
Fonds d'assurances:				
Valeurs du réseau au pair.	\$	4,734,802	38	
Autres actifs au prix de revient		7,599,966	58	12,334,768 96
Fonds de la pension contractuelle.		35,943,000	00	
Divers.....		2,771,910	19	51,409,360 25

COMPTES D'ORDRE:

Comptes payés d'avance.....		77,117	65	
Escompte sur la dette consolidée...		5,164,916	57	
Divers.....		2,209,785	56	7,451,819 78
				<u>\$2,312,402,008 64</u>

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers des compagnies constituant le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1946 et, sous réserve de notre rapport au Parlement, nous certifions qu'à notre avis le bilan d'ensemble ci-dessus est correctement établi de manière à présenter fidèlement et exactement la situation du réseau au 31 décembre 1946 et que l'état des revenus relatifs à ce bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1946 est dressé correctement.

GEORGE A. TOUCHE & Cie,
Comptables agréés.

Le 15 mars 1947.

PART DE PROPRIÉTAIRE — DOMINION
DU CANADA—(Voir note):

Représentée par:

Un million d'actions sans valeur nominale des chemins de fer Nationaux du Canada.....		18,000,000	00	
Cinq millions d'actions sans valeur nominale du trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.....		380,403,604	43	
Immobilisations du Dominion du Canada pour chemins de fer de l'État.....		377,614,970	84	776,018,575 27

PASSIFS ÉVENTUELS:

Passifs éventuels importants figurant à l'annexe.....

\$2,312,402,008 64

NOTE:—La part de propriétaire est comprise dans la dette nette du Canada et, mentionnée dans le dossier historique de l'aide de l'État aux chemins de fer, comme en font foi les comptes publics du Canada, en conformité de la loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.

T. H. COOPER,
vice-président et contrôleur.

M. COOPER: Repassons rapidement le bilan. Le premier poste, placements en lignes et en matériel ferroviaire, représente les sommes engagées dans tous les chemins de fer composant le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada. Du total de ces placements, 525 millions représentent le matériel roulant et 1,426 millions les aménagements ferroviaires, ce qui correspond à un placement moyen de \$84,714 par mille de voie ferrée.

Le deuxième poste, améliorations aux propriétés détenues en vertu de baux, comporte les améliorations apportées par le National-Canadien aux aménagements appartenant à d'autres compagnies de chemins de fer exploitées par le National-Canadien en vertu de baux à long terme, notamment le New London and Northern, \$1,093,000; les aménagements Vogel à Milwaukee et les Mountain Parke Coal and Lusear Spurs. Ce sont là les trois principaux postes.

Biens tangibles divers. Ce poste comprend les hôtels du National-Canadien, \$38,932,000; les sociétés terriennes affiliées, le Rail and River Road Company et autres formes d'activité, \$16,400,000. Divers élévateurs à céréales et entrepôts comptent pour \$3,914,000. Ces comptes se rapportent à des biens appartenant au chemin de fer mais qui ne sont pas assimilés à des voies ferrées.

Les immobilisations et autres fonds de réserve comprennent le produit de la vente de biens hypothéqués déposé chez des fidéi-commissaires en vue de satisfaire aux exigences hypothécaires. Cette somme est intégralement placée dans des titres de l'État ou du National-Canadien garantis par l'État.

Fonds d'entretien différé, placé en titres du Dominion du Canada et représentant les sommes mises de côté au cours de la guerre en prévision de l'acquittement des frais d'entretien différé.

Placements dans les compagnies affiliées. On en trouvera le détail à la page 20 du rapport imprimé.

M. JACKMAN: En ce qui concerne les recettes de ces compagnies, monsieur Cooper, les consolidez-vous dans votre état des recettes? Je crois que l'on a déjà posé cette question.

M. COOPER: Oui monsieur, elles figurent sous la rubrique "recettes provenant de l'intérêt" ou "recettes réparties" qui figurent à la page 4.

M. JACKMAN: Les compagnies affiliées qui ne rapportent pas de dividendes ou qui ne figurent pas au bilan du National-Canadien n'y comptent pas pour beaucoup?

M. COOPER: Non, c'est juste. Je puis vous donner les chiffres des dividendes qu'elles nous ont rapportés, si cela vous intéresse.

M. JACKMAN: Si vous les avez sous la main.

M. COOPER: Belt Railway Company, de Chicago. Aucun dividende. Canadian Government Merchant Marine, Limited. Il ne s'agit là, évidemment que des actions des membres du conseil d'administration. Central Vermont Transportation Company, dividende de 2 $\frac{2}{5}$ p. 100. Chicago and West Indiana Railway, dividende de 6 p. 100. Detroit and Toledo Shore Line Railroad Company, dividende de 8 p. 100. Detroit Terminal Railroad Company et Northern Alberta Railways Company, nul. Ontario Car Ferry Company, dividende de 66 p. 100. Public Markets, Limited, dividende de 4 p. 100. Toronto Terminals Railway Company, nul. On ne s'y attend d'ailleurs pas, puisque c'est une entreprise exploitée en commun avec le Pacifique-Canadien. Toledo Terminal Railways Company, nul. Lignes aériennes Trans-Canada, dividende de 3 p. 100. Vancouver Hotel Company. Nous avons perçu des loyers et touché des dividendes de cette compagnie, \$210,000 en loyers et \$114,000 en dividendes.

Les obligations de la Northern Alberta Railway Company nous ont rapporté un intérêt de 5 p. 100; les terrains de la Toronto Terminals Railway, un intérêt analogue.

À vrai dire, ces avances ne correspondent à aucun revenu, ce qui est du reste tout à fait normal. Le reste du capital engagé figurant au bilan se chiffre par \$996,563, ce qui comprend \$544,000 placés par la Montreal Warehouse Company en titres de l'État et les capitaux que nous avons engagés dans les entreprises hôtelières et commerciales de certaines villes pour raisons d'affaires. Ce sont là des placements assez peu importants.

Placements temporaires de fonds liquides, \$8,208,000 dont \$3,509,000 provenant d'un fonds destiné aux entreprises de guerre dont nous avons prévu la radiation après la guerre, et \$4,700,000 tirés de la caisse d'entretien différé. Rappelez-vous que nous avons retiré de cette caisse six millions à la fin de 1946, mais que nous n'avions pas réalisé ces titres en fin d'année. Nous détenons encore \$4,700,000 au 31 décembre et, depuis lors, nous les avons réalisés.

M. JACKMAN: On a tiré de la caisse d'entretien différé treize millions de dollars ?

M. COOPER: Six millions, monsieur Jackman, le reste provenant de la réserve d'inventaire, soit \$6,750,000. Ces obligations ont toutes été vendues à l'exception des \$4,700,000 en obligations vendues depuis le commencement de l'année.

M. JACKMAN: La réserve d'inventaire figurait-elle à votre actif l'an dernier ?

M. COOPER: Au poste "d'immobilisations", à la fin de 1945.

M. JACKMAN: De quel poste s'agit-il ? La trouve-t-on au bilan cette année ?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: L'an dernier apparaissait à l'actif du bilan un poste appelé "réserve d'inventaire" ?

M. COOPER: Au poste "d'immobilisations" ou "placements temporaires en fonds liquides", je ne me souviens plus très bien.

M. JACKMAN: Cela n'a aucune importance puisqu'il est disparu.

M. COOPER: Il n'apparaît plus. Le compte de dépôt spécial comprend les dépôts faits chez les fidéi-commissaires en vue du remboursement de la dette fondée, mais dont on a pas encore réclamé l'acquittement, ainsi que les dépôts faits à la banque en vue du service de l'intérêt sur la dette fondée.

Les comptes créditeurs accrus représentent les frais de transport exigibles du gouvernement canadien et que l'on est actuellement à facturer. Ils se chiffrent par \$847,000. L'estimé des comptes dûs par les autres chemins de fer et les services en commun atteint \$547,000; les recettes provenant des chargements en transit payables à l'arrivée, \$149,000; l'argent dû par l'hôtel Vancouver pour la location et l'excédent, \$349,000. Cette dette était échue, mais n'avait pas été acquittée par la société hôtelière à la fin de l'année. Elle l'a été depuis.

Le fonds d'assurance représente les placements faits dans notre propre caisse d'assurance. Nous avons établi celle-ci en vue de protéger les biens de la compagnie contre le risque d'incendie. Elle est surtout constituée par des placements en titres de l'État ou du National-Canadien.

M. NICHOLSON: Avant de quitter le poste assurance, je me demande si M. Cooper pourrait nous donner le chiffre correspondant de l'an dernier.

M. COOPER: Oui. C'est \$12,545,000, ce qui représente une diminution de \$91,000 au cours de l'année.

M. JACKMAN: Il faut pourtant tenir compte du déficit du Dominion du Canada au compte des chemins de fer. Il atteint \$8,961,000. Comment le considérez-vous ? En faites-vous un élément de l'actif ? Que fait-on normalement d'un déficit ?

M. COOPER: Le gouvernement l'a comblé pour nous. Le Parlement, en votant les crédits supplémentaires, nous a avancé la somme de \$8,961,000. Cet

argent ayant été versé au chemin de fer, celui-ci l'a, à son tour, versé au gouvernement sous forme d'intérêt dû sur les prêts consentis au réseau par l'État.

M. JACKMAN: Je crois que c'est la première année où, malheureusement, vous vous trouvez dans une telle situation. Le Gouvernement comble tout simplement le déficit, en conformité de la revision de 1937.

M. COOPER: Non, en vertu d'une décision arrêtée en 1933, M. Rhodes, ministre des Finances à l'époque, avait établi le principe que le gouvernement comblerait tous les déficits du réseau. Antérieurement, le National-Canadien avait été parfois obligé d'émettre des obligations publiques afin de financer ses déficits, méthode condamnée par le rapport Duff. Vous vous en souvenez sans doute. Pour donner suite à ce rapport le Gouvernement déclara, qu'à l'avenir, c'est-à-dire à partir de l'année 1932, le Parlement voterait au chemin de fer les sommes nécessaires au service de la dette.

M. JACKMAN: Ce qui revient à dire que vous faites simplement figurer ce compte à votre bilan et que le Parlement rembourse la compagnie par la suite.

M. COOPER: Exactement.

M. JACKMAN: C'est la ligne de conduite qu'il faudrait adopter à l'égard de la West Indies Steamships.

M. COOPER: Les déficits de la West Indies Steamships remontent à une date plus éloignée. On ne le fait pas dans son cas.

M. JACKMAN: Le principe de M. Rhodes n'a pas été appliqué.

M. COOPER: Pas en ce qui concerne les navires. Puis vient le fonds de retraite.

M. VAUGHAN: Je voulais simplement noter ici que nous avons payé, en intérêts, au gouvernement fédéral, \$23,221,000, après quoi nous lui en avons réclamé \$8,961,000.

M. COOPER: Vient ensuite le fonds de retraite. Ce poste représente la portion de notre réserve engagée dans une caisse de retraite et constituée par les obligations du Dominion du Canada. D'autres disponibilités différées comportent notamment les sommes à percevoir sur les ventes de biens-fonds, les comptes débiteurs recevables différés et les dépôts faits à la caisse de compensation ouvrière de la province d'Ontario. Les versements anticipés comprennent l'assurance payée par anticipation et les loyers. Autres comptes d'ordre: ce n'est pas là un poste bien important. Je me demande si vous tenez beaucoup à tous ces détails. Je pense qu'il vaudrait mieux ne parler que des comptes les plus intéressants. Du côté du passif on trouve une réserve pour fonds de retraite de \$35,943,000 constituée depuis 1943, qui correspond à la valeur actuarielle de tous les contrats de pension échus fin 1946.

M. JACKMAN: Voici un poste assez bizarre. "Capital de roulement des chemins de fer de l'État", \$16,771,980.54. Que cela signifie-t-il?

M. COOPER: Voici, monsieur Jackman. Les chemins de fer appartenant à l'État ont été confiés au National-Canadien en 1922, ou vers cette date, pour que celui-ci en assure la direction. À l'époque, ces chemins de fer possédaient cette somme en capital de roulement. En annexant à notre réseau les chemins de fer appartenant à l'État nous avons ajouté leur capital d'exploitation à notre actif, en créditant au gouvernement fédéral le montant exact de cette somme. Ce capital d'exploitation comprenait de l'argent liquide, des comptes débiteurs recevables et des avoirs en matériel. Nous nous sommes tout simplement approprié le tout et nous en avons fait une partie de notre propre capital de roulement. Évidemment, il a fallu ajouter certains postes de l'autre côté du bilan. Les choses en sont restées là depuis, et je ne vois pas comment elles vont changer. Ce poste est là depuis vingt ans, vraisemblablement pour y rester. Ce n'est pas le capital de roulement du National-Canadien, mais bien le capital

d'exploitation appartenant aux chemins de fer du gouvernement au moment où leur direction fut confiée au National-Canadien.

M. JACKMAN: Mais, après tout, il n'était pas nécessaire de reporter tels quels les comptes des chemins de fer appartenant à l'État au moment où ils sont passés au National-Canadien. Vous auriez pu les consolider.

M. COOPER: C'est ce que nous avons fait.

M. JACKMAN: Avec vos propres états de compte ?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Alors pourquoi isoler le capital de roulement.

M. COOPER: Mais nous ne l'isolons pas. Nous inscrivons les avoirs en espèces à notre compte de caisse et nos comptes à recevoir au poste "effets à recevoir".

M. JACKMAN: Et au passif vous faites une entrée en contre-partie.

M. COOPER: Justement, il nous fallait une entrée en contre-partie, la voici.

M. JACKMAN: Il semble regrettable que vous ne puissiez pas l'inscrire sous la rubrique "propriété" ou ailleurs. Je ne pense pas que ce soit là un point important, mais il est un peu bizarre.

M. COOPER: Il faut dire que lorsqu'il s'agit de comptes publics c'est un actif productif. Or, tout ce qui, du point de vue des comptes publics, est un "actif productif" doit, d'après nous, figurer au passif à notre bilan, de sorte que si l'on veut rapprocher les états de comptes du National-Canadien de ceux du gouvernement, il n'y ait pas de dédoublement.

M. JACKMAN: En somme, cela dépend plus du gouvernement que du chemin de fer ?

M. COOPER: Oui, nous aimerions voir figurer cette somme au poste "part du propriétaire". D'autre part si jamais on en venait à rectifier les emprunts que nous consent le gouvernement fédéral, peut-être le chemin de fer consentirait-il à l'assimiler à un emprunt portant intérêt.

M. JACKMAN: Je vois. En somme on veut simplement marquer ce qui est un actif productif dans les livres du gouvernement ?

M. COOPER: C'est exact.

M. JACKMAN: C'est surtout pour cette raison qu'on le retrouve ici ?

M. COOPER: C'est exact. La tenue de livres en partie double l'exige. Il faut obligatoirement constituer un compte en contre-partie. Peut-être y a-t-il d'autres postes au bilan qui intéressent le Comité ? Nous avons les détails ici.

Le PRÉSIDENT: Tout le monde est satisfait ?

M. JACKMAN: Une question seulement en ce qui concerne le dernier poste, "part du propriétaire". Il y est question des immobilisations du gouvernement canadien à l'égard des chemins de fer lui appartenant. Il s'agit ici de l'ensemble du réseau et non des chemins de fer appartenant à l'État dont il était question au poste "capital de roulement" ?

M. COOPER: C'est la même chose, monsieur Jackman. Comme je l'ai déjà fait observer nous avons consolidé nos comptes et ceux des C. G. R.

M. JACKMAN: Des C. G. R. ?

M. COOPER: Canadian Government Railways. C'est ainsi que nous les désignons.

M. JACKMAN: Qu'est-ce qui compose les C. G. R. ? Le vieil Intercolonial ?

M. COOPER: Tous les chemins de fer appartenant à l'État, exception faite du chemin de fer de la baie d'Hudson, c'est-à-dire, donc l'Intercolonial, le National-Transcontinental et . . .

M. JACKMAN: Le Canadian Northern ?

M. COOPER: Non.

M. JACKMAN: Tous, sauf le Canadian Northern et le Grand Trunk Pacific.

M. COOPER: C'est juste, le Grand Trunk, le Grand Trunk Pacific, le Canadian Northern. Ce sont là les trois vieilles compagnies. Puis venaient les chemins de fer appartenant à la Couronne. Lorsque notre réseau a été constitué en 1923 nous avons réuni ces quatre entités.

M. JACKMAN: Il est question ici de 377 millions? C'est sans doute le chiffre des immobilisations faites par le Gouvernement à l'égard des anciens chemins de fer de l'État, cette année?

M. COOPER: Nous y avons fait figurer à l'actif le compte des placements en valeurs immobilières, c'est le premier poste du côté gauche. Voici, en contrepartie, les immobilisations du Gouvernement dans les chemins de fer de l'État.

Le PRÉSIDENT: Parfait.

M. JACKMAN: Je dois dire qu'à première vue on a l'impression qu'il s'agit de sommes versées par le Gouvernement à l'égard des immobilisations du National-Canadien. Je comprends de quoi il s'agit, maintenant que vous me l'avez expliqué, mais je songeais au profane qui consulterait le bilan.

M. COOPER: Le texte est clair.

M. JACKMAN: À condition de savoir ce que sont les chemins de fer appartenant à l'État, ce que j'ignorais et que le public ne sait pas non plus, je pense.

M. COOPER: Ce sont les chemins de fer appartenant à la Couronne, à l'exception du chemin de fer de la baie d'Hudson.

M. HAZEN: Pourriez-vous nous expliquer ce que signifie "amortissement accru de projets de défense"?

M. COOPER: Pendant la guerre, monsieur Hazen, on nous a demandé de construire certains aménagements, des embranchements conduisant aux usines de guerre par exemple, et nous avons cru que la guerre finie, ces aménagements nous seraient désormais inutiles du point de vue de l'exploitation. Nous estimions qu'il faudrait peut-être les démanteler et nous avons affecté une partie de nos recettes du temps de guerre aux pertes que nous subirions éventuellement en supprimant ces aménagements.

Le PRÉSIDENT: S'il n'y a pas d'autres questions nous passerons à la page 12.

M. JACKMAN: Une simple question sur le sens précis de l'expression "compagnies affiliées". Vous n'employez pas l'expression "filiales" dans les chemins de fer?

M. COOPER: Non. Lorsque nous disons "filiale", nous voulons parler d'une compagnie que nous dirigeons effectivement. Une compagnie "affiliée" est une compagnie dans laquelle nous avons des intérêts mais que nous ne dirigeons pas.

Le PRÉSIDENT: Page 12, Part du propriétaire du Dominion du Canada, capitalisation du National-Canadien et frais d'exploitation.

PART DU PROPRIÉTAIRE—CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

	Solde au 31 déc. 45	Transactions en 1946	Solde au 31 déc. 46
Capital social, chemins de fer Nationaux du Canada.....	\$ 18,000,000 00	\$	\$ 18,000,000 00
Capital social, trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada:			
Valeur initiale fixée à.....	\$270,037,437 88	\$	\$270,037,437 88
Surplus de caisse.....	112,502,061 64	.....	112,502,061 64
Gains de capital.....	19,105,651 38	.....	19,105,651 38
Pertes de capital.....	19,933,594 12	\$1,307,952 35	21,241,546 47
	\$381,711,556 78	\$1,307,952 35	\$380,403,604 43
Immobilisations du Dominion du Canada pour chemins de fer de l'État.....	\$377,614,970 84	\$	\$377,614,970 84
	\$777,326,527 62	\$1,307,952 35	\$776,018,575 27

*Pertes (applicable aux exercices antérieurs à 1940) sur retraits du matériel roulant.

CAPITALISATION DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

		Solde au 31 décembre 1946	Pour- cen- tage du total
Capital fourni par les actionnaires:*			
Capital social, compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada	\$ 18,000,000 00		
Capital social, trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada	380,403,604 43		
Immobilisations du gouvernement fédéral dans les chemins de fer Nationaux du Canada	377,614,970 84	\$ 776,018,575 27	38.6
Dette à intérêt fixe:			
Détenue par le public	\$530,422,997 55		
Prêts du gouvernement fédéral	701,765,305 39	1,232,188,302 94	61.4
		\$2,008,206,878 21	100.0

* Sauf actions des filiales détenues par le public, au montant de \$4,635,440.

RECETTES D'EXPLOITATION

	1946	1945
Marchandises	\$296,403,320 83	\$313,013,450 06
Versements en vertu de la loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes (20%)	3,909,878 07	3,519,878 84
Voyageurs	50,128,223 16	65,199,923 28
Bagages	182,522 20	159,084 91
Wagons-lits	3,587,104 21	4,580,963 69
Wagons-salons	284,444 29	271,537 54
Matières postales	4,275,981 70	4,204,835 42
Agence de messageries	118,269 78	534,662 43
Messageries	19,461,209 16	18,674,783 58
Autres trains de voyageurs	41,901 84	61,942 53
Lait	504,275 89	469,169 82
Aiguillage	3,334,010 96	3,358,414 26
Transbordements par eau	242,268 32	183,272 66
Wagons-restaurants et buffets	3,104,899 44	4,608,534 74
Restaurants	281,704 48	301,391 10
Privilèges de gares, trains et bateaux	462,921 99	570,327 56
Consigne	118,919 06	150,749 63
Emmagasinage—marchandises	140,305 04	116,214 52
Emmagasinage—bagages	77,644 73	117,651 20
Droits de magasinage	2,270,174 93	1,840,217 42
Commissions des télégraphes (É.-U.)	13,580 86	14,314 32
Télégraphes commerciaux	7,340,019 34	7,540,499 50
Élévateurs à grain	205,476 07	513,618 04
Loyers d'édifices et d'autres propriétés	868,635 14	898,493 41
Divers	2,524,982 72	2,165,082 58
Exploitations en commun—crédit	812,390 49	822,641 49
Exploitations en commun—débit	109,038 81	118,200 97
	\$400,586,025 89	\$433,773,393 56

FRAIS D'EXPLOITATION

	1946	1945
<i>Entretien de la voie et des constructions:</i>		
Surintendance	\$ 4,467,817 94	\$ 3,944,226 92
Entretien de la superstructure	8,761,886 50	8,705,847 73
Tunnels et passages souterrains	51,215 45	35,459 50
Ponts, estacades et ponceaux	2,859,062 67	2,715,192 03
Traverses	6,168,103 68	7,599,421 14
Rails	2,825,137 53	3,183,715 56
Autres matériaux pour la voie	2,660,235 82	3,025,663 44
Ballast	1,721,467 58	1,803,873 16
Pose de rails et revêtement	18,381,101 75	18,150,434 30
Clôtures, paraneiges et signaux	648,759 21	660,415 74
Stations et édifices de bureaux	2,801,982 31	2,956,783 30
Édifices sur l'emprise	362,193 55	352,973 30
Postes d'alimentation d'eau	563,851 22	517,550 95
Postes à combustible	315,665 52	290,714 31
Ateliers et remises à locomotives	2,023,021 72	2,210,765 77
Élévateurs à grain	43,447 21	49,693 94
Quais et docks	197,504 42	217,414 67
Lignes de télégraphe et de téléphone	1,255,079 31	1,078,893 03

FRAIS D'EXPLOITATION—*suite*

	1946	1945
Télégraphes commerciaux	1,475,965 63	1,389,630 12
Signaux et enclenchements	1,219,980 43	1,137,962 58
Usines génératrices	17,268 47	9,262 96
Réseaux de transmission d'énergie	185,378 39	170,753 66
Constructions diverses	2,490 45	3,193 01
Emprise—dépréciation—lignes aux États-Unis	903,079 96	853,390 97
Emprise—abandons	1,860,910 12	1,231,167 29
Entretien différé	—	2,500,000 00
Matériel pour la superstructure	642,934 84	594,557 02
Démantèlement de la voie	248,973 14	81,071 66
Amortissement de projets de défense	2,147 41	2,284 68
Petits outillages et accessoires	887,800 55	887,741 95
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable	3,192,937 07	3,540,663 13
Améliorations publiques—entretien	656,394 58	369,035 18
Accidents aux personnes	718,369 45	661,012 09
Assurance	28,329 53	28,140 76
Papeterie et impression	79,530 04	70,819 65
Autres frais	41,343 70	63,059 99
Entretien en commun des voies, centres de triage, etc.—débit	909,722 71	1,015,097 95
Entretien en commun des voies, centres de triage, etc.—crédit	2,084,511 95	1,942,157 33
Droits de passage	59,905 78	75,431 46
Services de protection	—	70,004 62
	\$ 67,156,485 69	\$ 70,311,162 19

Entretien du matériel:

Surintendance	\$ 1,782,438 48	\$ 1,539,394 18
Machines d'atelier	2,216,834 46	2,083,485 62
Matériel d'usines génératrices	133,788 39	115,858 50
Matériel—abandons	371,828 28	200,386 19
Matériel—dépréciation—lignes aux États-Unis	66,352 14	65,986 47
Démantèlement de machines abandonnées	4,345 76	2,963 50
Locomotives à vapeur—réparations	23,160,658 70	22,780,691 45
Autres locomotives—réparations	386,951 98	379,394 25
Wagons à marchandises—réparations	19,060,111 97	16,879,507 30
Wagons à voyageurs—réparations	10,559,617 41	9,358,057 50
Matériel flottant—réparations	483,483 83	361,454 04
Matériel d'entretien—réparations	2,239,603 28	2,187,604 46
Matériel des messageries—réparations	226,514 32	207,157 24
Matériel divers—réparations	209,953 42	201,051 70
Matériel divers—abandons	11,154 35	1,798 53
Démantèlement de matériel abandonné	79,149 70	56,308 77
Matériel—dépréciation	17,701,420 95	16,974,015 87
Matériel des messageries—dépréciation	170,773 90	167,252 45
Accidents aux personnes	527,141 28	579,957 56
Assurance	31,396 38	35,089 17
Papeterie et impression	63,278 45	60,202 15
Autres frais	47,555 34	2,667 17
Entretien en commun du matériel—débit	412,118 29	250,211 17
Entretien en commun du matériel—crédit	213,041 34	205,885 87
Entretien différé—matériel	6,000,000 00	2,500,000 00
	\$ 73,733,329 72	\$ 76,784,609 37

Circulation:

Surintendance	\$ 2,394,625 68	\$ 2,145,109 43
Agences à l'étranger	3,139,627 52	2,853,589 00
Publicité	729,962 98	341,215 04
Associations de circulation	124,624 02	121,328 18
Papeterie et impression	329,271 27	267,094 28
Autres frais	—	225 00
Bureau industriel	138,375 29	115,414 99
Colonisation, agriculture et ressources naturelles	236,392 04	202,627 10
	\$ 7,092,888 80	\$ 6,046,603 02

Transport:

Surintendance	\$ 4,105,576 51	\$ 3,765,343 35
Mouvement des trains	2,313,357 02	2,271,473 15
Personnel des gares	27,621,315 08	25,073,729 27
Bureau de pesage, d'inspection et de magasinage	130,763 83	101,453 06
Quais à charbon et minerais	78,885 12	15,236 45
Fournitures et frais des gares	1,806,146 24	1,830,272 84
Chefs et commis de gares	5,256,575 69	4,912,250 62

FRAIS D'EXPLOITATION—*suite*

	1946	1945
Conducteurs et serre-freins de gares.....	9,304,920 39	8,518,726 18
Préposés aux signaux et à l'aiguillage dans les gares.....	907,568 58	854,640 08
Conducteurs de locomotives de gares.....	5,871,797 48	5,364,395 97
Wattmen de gares.....	762,186 62	666,539 83
Combustible pour locomotives de manœuvre.....	6,457,988 44	6,661,625 37
Force motrice pour manœuvre en gares—produite.....	16,216 95	16,203 75
Force motrice pour manœuvre en gares—achetée.....	83,300 13	95,393 59
Eau pour locomotives de manœuvre.....	228,337 42	215,453 80
Lubrifiants pour locomotives de manœuvre.....	91,655 52	79,906 67
Autres fournitures pour locomotives de manœuvre.....	64,643 58	58,692 35
Frais des remises à locomotives—gares.....	2,237,604 10	2,101,901 21
Fournitures et frais de gares.....	207,415 36	202,198 84
Exploitation en commun des gares et terminus—débit.....	1,909,538 93	1,828,166 68
Exploitation en commun des gares et terminus— <i>crédit</i>	2,807,574 92	2,031,612 59
Mécaniciens des trains.....	16,035,536 72	15,501,769 73
Wattmen des trains.....	133,665 09	121,351 22
Combustible pour locomotives des trains.....	32,185,554 37	35,698,139 57
Force motrice pour trains—produite.....	5,309 93	7,038 71
Force motrice pour trains—achetée.....	49,531 11	43,019 07
Eau pour locomotives des trains.....	1,415,603 09	1,363,258 83
Lubrifiants pour locomotives des trains.....	595,205 92	582,271 77
Autres fournitures pour locomotives des trains.....	331,374 48	326,289 07
A reporter.....	\$118,119,998 78	\$116,245,128 44
Frais des remises à locomotives—trains.....	\$ 6,379,506 62	\$ 6,031,058 67
Employés des trains.....	18,710,228 33	17,902,623 65
Fournitures et frais des trains.....	11,445,162 14	11,108,584 78
Exploitation des wagons-lits.....	2,150,487 70	2,157,966 96
Manœuvre des signaux et enclenchements.....	650,174 62	564,925 05
Protection des passages à niveau.....	979,709 04	846,625 97
Exploitation des ponts mobiles.....	166,447 98	131,636 51
Exploitation des télégraphes et téléphones.....	464,575 98	434,880 56
Télégraphes commerciaux.....	5,798,271 25	5,418,338 96
Exploitation du matériel flottant.....	1,265,123 95	1,231,744 64
Messageries.....	11,117,190 76	9,905,469 86
Papeterie et impression.....	795,388 85	761,103 05
Autres frais.....	1,505,911 48	1,307,751 13
Exploitation en commun des voies et aménagements—débit.....	1,102,710 56	880,785 07
Exploitation en commun des voies et aménagements— <i>crédit</i>	494,378 63	421,589 49
Assurance.....	21,676 65	16,976 80
Déblayages.....	496,239 06	500,501 25
Domages à la propriété.....	99,436 65	78,515 34
Domages aux bestiaux sur l'emprise.....	76,434 34	77,005 86
Pertes et dommages—marchandises.....	2,318,846 70	2,050,234 82
Pertes et dommages—bagages.....	16,416 69	15,744 25
Accidents aux personnes.....	2,168,016 61	1,873,160 28
	\$185,353,576 61	\$179,119,172 42
<i>Divers:</i>		
Service des wagons-restaurants et buffets.....	\$ 4,193,154 21	\$ 5,615,717 45
Restaurants.....	280,544 06	278,591 80
Élévateurs à grain.....	195,697 54	351,532 81
Autres exploitations.....	40,280 84	36,767 03
	\$ 4,709,676 65	\$ 6,282,609 09
<i>Généraux:</i>		
Traitements et frais du haut personnel.....	\$ 539,613 28	\$ 493,631 92
Traitements et frais du personnel subalterne.....	6,904,342 48	6,197,145 02
Fournitures et frais du bureau principal.....	354,481 91	308,283 54
Frais judiciaires.....	429,900 22	393,064 75
Service des secours.....	27,500 00	27,500 00
Pensions.....	10,446,942 09	8,864,923 03
Papeterie et impression.....	280,250 94	247,722 64
Frais d'évaluation.....	15,075 89	15,987 70
Autres frais.....	148,898 15	165,347 34
Aménagements généraux exploités en commun—débit.....	55,756 14	47,948 29
Aménagements généraux exploités en commun— <i>crédit</i>	11,999 78	11,661 84
	\$ 19,190,761 32	\$ 16,749,892 39

M. EMMERSON: Je veux vous poser une question, monsieur le président, au sujet des transbordements par eau, apparaissant au poste des recettes d'exploitation. S'agit-il de recettes provenant du transport de passagers et de marchandises ?

M. COOPER: Oui, nous effectuons certains transbordements. Le plus important a lieu sur le lac Michigan.

M. JACKMAN: Il n'est pas ici question du transbordeur de wagons pour l'île du Prince-Édouard, n'est-ce pas ?

M. COOPER: Non.

L'hon. M. CHEVRIER: Cet article se trouve sous un autre poste, monsieur Jackman, dans l'autre moitié de la page.

M. EMMERSON: Je veux poser une question à M. Walton. Supposons que quelqu'un part des Provinces maritimes pour se rendre à Shawinigan. Il fait enregistrer ses bagages. Il paye le transbordement par eau ou le traversier, en plus de la note relative à l'enregistrement de ses bagages. Comment cela se fait-il ?

M. WALTON: Vous voulez dire s'il vient des Provinces maritimes ?

M. EMMERSON: Disons de Moncton ou n'importe quelle localité des Provinces maritimes, de l'endroit même où j'habite. Il se rend à Shawinigan par le train du National-Canadien. Il doit prendre le traversier pour faire le raccordement. Il fait enregistrer ses bagages. Il en paye le transport par le traversier à Lévis. J'ai été assez surpris de savoir qu'il en était ainsi. Comment cela se fait-il ?

M. COOPER: Nous n'exploitons pas le traversier à Lévis.

M. EMMERSON: Vous exploitez les trains. Supposons que je me rende de Moncton à Montréal. Je puis faire enregistrer mes bagages.

M. WALTON: Le cas ne se pose pas pour le voyageur qui va de Moncton à Montréal, mais il se pose s'il prend le traversier à Lévis.

M. EMMERSON: En voyage, on fait d'ordinaire enregistrer ses bagages. Il y a des trains du National-Canadien qui traversent le pont, n'est-ce pas ?

M. WALTON: Oui, mais en principe, les bagages suivent le même itinéraire que le voyageur, afin que ce dernier puisse en prendre livraison dès l'arrivée. Si nous acheminons les bagages par un autre parcours et que le voyageur n'a pas ses bagages lorsqu'il arrive, il en résulte toujours des griefs. Tel et le cas du traversier de Lévis, que nous n'exploitons pas.

M. EMMERSON: Mais, lorsqu'un voyageur ne manifeste pas le désir que ses bagages arrivent à la même date, est-il possible de les faire suivre par une autre route ? A-t-il la faculté de les expédier par une autre route ?

M. WALTON: Il me faudrait consulter les tarifs; mais je crois que lorsqu'il demande d'expédier les bagages par n'importe quelle route, les frais de transbordement ne sont pas imputés. Je ne puis cependant l'affirmer.

M. EMMERSON: Voilà ce que je veux savoir. Cela a assez peu d'importance.

Le PRÉSIDENT: Recettes d'exploitation.

M. NICHOLSON: Êtes-vous en mesure d'établir un état comparatif des recettes provenant de l'exploitation des wagons-lits, wagons-salons, wagons-restaurants et des wagons à marchandises ? Établissez-vous le relevé des dépenses de remorquage des wagons-salons ?

M. WALTON: Ces frais ne font pas l'objet d'un relevé distinct.

M. NICHOLSON: Est-ce qu'ils font leurs frais comme les voitures de première classe, par exemple ?

M. WALTON: Les frais de remorquage d'un wagon-salon sont à peu près les mêmes que ceux d'un wagon ordinaire, si l'on excepte le salaire du garçon.

M. NICHOLSON: Quelle est la mise de fonds initiale dans ces deux types de wagons ?

M. WALTON: Elle est un peu plus élevée dans le cas d'un wagon-salon, mais elle ne diffère pas sensiblement.

M. NICHOLSON: Combien de voyageurs peut contenir un wagon-salon par comparaison à un de vos nouveaux wagons de première classe ?

M. WALTON: En moyenne 30 pour un wagon-salon et 64 pour une voiture ordinaire de modèle récent.

M. NICHOLSON: Il me semble que les tarifs des wagons-salons devraient être un peu plus élevés, si vous ne tenez pas à les exploiter à perte. Quel est le prix d'un fauteuil d'Ottawa à Montréal, par exemple ?

M. WALTON: 75c.

M. NICHOLSON: Une mise de fonds aussi considérable dans les wagons-salons ne me semble pas une entreprise lucrative.

M. WALTON: Dans plusieurs cas l'exploitation du wagon-salon lui-même n'est pas rémunératrice; mais le wagon-salon est un luxe que réclame le public et que l'autobus ne peut offrir au voyageur.

M. NICHOLSON: Je pense que les voyageurs qui exigent du luxe devraient être disposés à payer une juste part des frais.

M. WALTON: Nous savons par expérience qu'ils ne le veulent pas. Ils auront plutôt recours à un autre moyen de transport. Il y a ici un point d'équilibre. Peut-être ne l'avons-nous pas atteint; mais, si nous exigeons un prix trop élevé on ne voyagera plus dans les wagons-salons et l'on se plaindra que les voitures ordinaires n'offrent peut-être pas tout le confort désiré.

M. NICHOLSON: Un bénéfice de \$22.50 pour le remorquage d'un wagon-salon d'Ottawa à Montréal me semble assez faible.

M. WALTON: Pour un train qui doit circuler de toute façon, les frais additionnels de remorquage d'un wagon-salon ne sont pas très élevés.

M. NICHOLSON: Vos nouvelles voitures de première classe sont réellement très confortables.

M. WALTON: En effet.

M. NICHOLSON: Alors que vous exploitez à perte, je pense que vous n'êtes guère en droit de demander aux contribuables de subventionner ce mode de transport de luxe.

M. WALTON: Il s'agit d'une exigence du public en ce qui nous concerne. Si nous étions sûrs d'avoir des voyageurs en n'exploitant pas de wagons-salons, nous les supprimerions volontiers pour les transformer en voitures ordinaires.

M. EMMERSON: Je ne crois pas que ce soient toujours des voyages de luxe. Prenons le cas d'une dame âgée ou d'une femme qui voyage avec des enfants. C'est parfois une nécessité pour les mères.

M. NICHOLSON: Je suis par expérience que très peu de femmes voyagent de cette manière avec des enfants. La plupart prennent les voitures ordinaires.

M. VAUGHAN: Vous vous rappelez, monsieur Nicholson, qu'au cours de la guerre le service de wagons-salons a été supprimé entre Toronto et Montréal, et qu'on n'a cessé de réclamer à grands cris le rétablissement de ce service.

M. NICHOLSON: Cela est assez compréhensible puisqu'on peut obtenir un fauteuil d'Ottawa à Montréal pour 75c. On est plus à l'aise. Il y a moins de monde. Je pense que ceux qui réclament ce service devraient être disposés à payer ce qu'il coûte.

M. WALTON: On nous a signalé hier l'initiative du Great Northern qui améliorerait son service en réduisant la durée des parcours et donnant du confort aux voyageurs, etc. En certains cas, nous ne sommes pas allés aussi loin que

nous l'aurions voulu en mettant à la disposition des voyageurs des voitures attrayantes, qui engageront les gens à voyager par chemin de fer.

M. NICHOLSON: Je pense que sur la plupart des réseaux américains il faut payer un supplément pour voyager de cette manière.

M. WALTON: Sur certains trains, mais non pas sur la plupart.

M. VAUGHAN: Sur plusieurs des trains des États-Unis il faut payer son siège dans la voiture ordinaire.

M. NICHOLSON: Oui, mais leur voiture ordinaire est supérieure à la nôtre.

M. VAUGHAN: Pas nécessairement.

M. HAZEN: Pourquoi les recettes fournies par les élévateurs à grain ont-elles accusé un tel fléchissement?

M. VAUGHAN: Il y a eu moins de céréales à transporter l'an dernier parce qu'on a expédié la récolte plus à bonne heure que d'habitude.

M. COOPER: J'ai ici le nombre de boisseaux que nous avons transportés, ainsi que les recettes qui sont portées à ce compte. À Saint John nous avons disposé de 1,591,000 boisseaux en 1946 contre 2,995,000 en 1945; à Portland, 8,177,000 boisseaux en 1946 contre 32,044,000 en 1945; à Tiffin, 20,091,000 boisseaux en 1946 contre 54,274,000 en 1945.

M. JACKMAN: Où se trouve Tiffin?

M. WALTON: Près de Midland (Ontario).

M. HAZEN: Les recettes des élévateurs du Pacifique-Canadien et d'autres sociétés ont-elles diminué dans la même proportion que les vôtres?

M. COOPER: Je ne l'affirmerais pas.

M. WALTON: Je pense qu'elles se comparent assez bien. Elles dépendent des récoltes.

M. NICHOLSON: Au sujet du premier poste, celui qui a trait aux marchandises, êtes-vous en mesure de répartir ces recettes par districts?

M. COOPER: Non, monsieur. Nous pouvons les répartir par régions.

M. NICHOLSON: Pouvez-vous également répartir vos frais d'exploitation par régions?

M. COOPER: Nous pouvons en répartir certains, mais nous ne tentons pas de répartir les frais de notre siège, par exemple. À proprement parler, une partie des frais de notre bureau principal s'applique à la région de l'Ouest, à la région centrale, au Grand Trunk Western, etc. Il en est ainsi de l'entretien des wagons à marchandises. Nos wagons circulent d'un littoral à l'autre. Un wagon peut entrer dans un atelier à tel ou tel endroit. Rien ne servirait de pouvoir dire que les frais de réparation des wagons à Montréal doivent être imputés à la région centrale et que les frais de réparation des wagons à Winnipeg ou à Stratford doivent être imputés à ces endroits en particulier. Nous devons appliquer ces dépenses à tout le réseau. Nous ne le faisons pas dans le cours ordinaire des choses. Ce serait une perte de temps et un gaspillage d'énergie. Nous pouvons le faire en fixant arbitrairement une proportion. Prenons les frais de réparation des wagons à marchandises, par exemple. Nous pourrions établir le nombre de milles parcourus par les wagons dans une région donnée et imputer à cette région une part proportionnelle des frais de réparation de wagons dans l'ensemble du réseau. Ce calcul est possible si nous voulons faire une étude particulière dans un but précis, mais nous ne procédons pas de la sorte dans le cours ordinaire des choses.

M. NICHOLSON: Lorsqu'il s'agit de déterminer les emplacements de nouvelles gares, n'est-il pas utile de savoir si les régions de l'est, de l'ouest ou du centre sont plus profitables? N'est-il pas opportun de les construire dans les régions les plus profitables, aux endroits où vous réalisez vos bénéfices nets les plus considérables?

M. COOPER: Je pense que nos fonctionnaires le savent par expérience, tout aussi bien que si la division de la comptabilité leur fournissait des chiffres, surtout si ces chiffres devaient être établis d'après une formule. Le calcul de moyennes pour un réseau de 24,000 milles n'est plus très utile lorsqu'il faut l'appliquer à un cas particulier. C'est la connaissance d'une situation particulière, plutôt que la statistique établie par la comptabilité à Montréal, qui guide le fonctionnaire de la division dans sa décision.

M. McLURE: Il vous faut tenir un compte distinct dans le cas des marchandises transbordés, par exemple, de Borden à Tormentine ?

M. COOPER: Oui.

M. McLURE: Vous avez une répartition de tout cela ?

M. COOPER: S'il s'agit de recettes, oui.

M. McLURE: Oui.

M. COOPER: Nous opérons cette répartition parce que, si vous vous rappelez, les recettes et les frais de cette exploitation sont visés par un crédit spécial du Parlement.

M. McLURE: C'est juste, et tout déficit est comblé à même le fonds du revenu consolidé ?

M. COOPER: Exactement.

M. McLURE: Il n'apparaît pas comme un déficit du chemin de fer.

M. COOPER: Non.

M. McLURE: Puisque nous en sommes à cette question, de qui les chemins de fer Nationaux du Canada tiennent-ils leur mandat pour établir les tarifs du transbordeur ?

L'hon. M. CHEVRIER: Je puis peut-être répondre à cette question. Le mandat est confié aux chemins de fer Nationaux du Canada en vertu d'une ordonnance de gestion. Les transbordeurs appartiennent au gouvernement du Canada, mais l'exploitation en est confiée aux chemins de fer Nationaux.

M. McLURE: Ce mandat émane donc du gouvernement du Canada ou du ministre des Transports ?

L'hon. M. CHEVRIER: Pas du ministre. C'est l'État et non le ministre qui est propriétaire du transbordeur; le titre de propriété est dévolu à Sa Majesté.

M. McLURE: Il en est le fiduciaire ?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, les chemins de fer Nationaux du Canada en sont les fiduciaires.

M. McLURE: J'en viens à une question qui pose toujours des difficultés: celle des tarifs des marchandises. Votre commission de régie ou votre commission des transports, quel que le soit le nom que vous lui donniez, n'a pas la compétence de fixer les tarifs des marchandises qu'on doit exiger du National-Canadien sur ce transbordeur. De quelle manière établit-on ces tarifs ?

L'hon. M. CHEVRIER: Je puis peut-être répondre à cette question. Le président de la Commission des transports s'est rendu dans cette région il y a quelque temps; après avoir étudié la question, la commission a déclaré, tout en entretenant des doutes sur la validité de son geste, qu'elle avait pris sur elle de réduire l'un de ces tarifs.

M. McLURE: Je sais.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne veux pas émettre d'avis sur la question de savoir si la commission a légalement le droit d'agir de la sorte; il y a doute.

M. McLURE: Bien entendu, aux termes de la Confédération, elle n'a aucune autorité de droit; elle ne peut établir le tarif des marchandises transportées par eau d'une province à une autre ou d'une des provinces à un territoire britannique. Par exemple, elle ne peut fixer le tarif des marchandises transportées de Char-

lottetown à S. John's (Terreneuve). Le tarif doit être fixé par l'entreprise privée. La commission n'a pas juridiction en matière de tarifs des marchandises. J'ai toujours prétendu qu'elle n'a pas le droit d'établir un tarif sur les marchandises chargées dans les camions qu'on embarque sur les transbordeurs du National-Canadien exploités par le National-Canadien.

L'hon. M. CHEVRIER: Les tarifs des marchandises sont régis par la loi des chemins de fer et sont fixés en vertu de cette loi; la Commission des transports a déjà exercé ce pouvoir.

M. McLURE: Et cela bien que son conseiller juridique, M. Dysart, ait déclaré dans son témoignage qu'elle n'avait pas juridiction en la matière.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne tiens pas amorcer de débat sur l'aspect juridique. Je me borne à vous mettre au courant de la situation, telle que m'en ont informé mes conseillers: l'exploitation des bateaux appartenant à l'État a été confiée aux chemins de fer Nationaux du Canada; la Commission des transports soutient qu'elle doute avoir la compétence de fixer les tarifs, mais en dépit de ce doute elle les a fixés. Voilà la situation.

M. McLURE: Je me rappelle de l'époque où les automobiles firent leur apparition. Jusqu'à 1919 la loi interdisait la circulation des automobiles dans notre province; mais, par la suite, lorsqu'elles traversèrent par le transbordeur, le Gouvernement fixa à \$7 le prix du passage aller et retour.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous parlez du transbordeur de Wood-Cariboo?

M. McLURE: Non, non; du transbordeur de Borden-Tormentine. Après 1922...

L'hon. M. CHEVRIER: Je sais.

M. McLURE: Nous nous sommes opposés à ce tarif que le Gouvernement avait fixé en 1922; en 1931, après en avoir appelé au ministre des Transports, qui était alors ministre des Chemins de fer et des Canaux, il le réduisit à \$3. Ce n'est pas la Commission des transports qui a accordé la réduction.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce n'est plus la même chose. Vous parlez maintenant du tarif imposé sur les camions?

M. McLURE: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Revenons à la question des tarifs des marchandises.

M. McLURE: C'est ce à quoi je veux en venir.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce sont deux choses différentes.

M. McLURE: Non, c'est la même chose. De nos jours, sur le transbordeur de Wood-Cariboo, on ne tient pas compte de la charge du camion, de la remorque, etc., mais de la voiture seulement. Si le camion renferme cinq tonnes de marchandises de première classe, on n'exige aucun prix pour le contenu. De quel droit exigez-vous un prix sur l'autre transbordeur à Borden?

L'hon. M. CHEVRIER: Vous savez pourquoi, naturellement; c'est parce que l'État verse une subvention de \$100,000.

M. McLURE: Je le sais, nous versons au National-Canadien cette année une subvention de \$880,000, n'est-ce pas?

L'hon. M. CHEVRIER: Je m'exprime autrement. L'État verse une subvention de \$880,000 aux chemins de fer Nationaux du Canada par suite du déficit qu'ils ont accusé dans l'exploitation du transbordeur de wagons, de sorte que l'un l'emporte sur l'autre. En d'autres termes, on peut dire que nous avons subventionné le transbordeur de Wood-Cariboo à un tel point que les tarifs pour un camion sont plus bas que ceux qu'on exige sur le transbordeur de wagons.

M. McLURE: La même chose doit sans doute se produire sur les deux transbordeurs. Vous subventionnez les deux de la même manière; mais dans un cas vous employez le mot "déficit" et dans l'autre, le mot "subvention". Bien

que les termes diffèrent, il n'y a pas de différence de fait. Pourquoi nos gens doivent-ils souffrir parce qu'ils transbordent des marchandises de Borden à Tormentine ?

L'hon. M. CHEVRIER: Eh bien . . .

M. McLURE: Je vous demande pardon, je ne veux pas discuter ce point.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous parlez toujours des marchandises ?

M. McLURE: Eh bien, c'est la même chose; que ce soient des marchandises ou . . .

L'hon. M. CHEVRIER: Si vous parlez des marchandises, je vous dis que c'est une question qui relève de la Commission des transports.

M. McLURE: Elle ne s'en est jamais occupée, si ce n'est depuis six mois environ. On a dû fixer les tarifs des marchandises avant cette époque. Si c'est le National-Canadien qui les a fixés, je pense qu'il n'avait pas le droit d'établir ces tarifs exorbitants sur les marchandises.

L'hon. M. CHEVRIER: Je suppose que les tarifs des marchandises qu'il a mis en vigueur ont été approuvés, qu'ils ont été transmis à la Commission des transports.

M. VAUGHAN: Je pense que le transbordeur est une tout autre chose. Le transbordement fait réellement partie du chemin de fer et est exploité comme tel, parce qu'il permet de poursuivre le voyage entre l'île et la terre ferme. Toute la question se résume à dire, je suppose, que vous réclamez une réduction des tarifs exigés pour vos camions et autres choses sur le transbordeur.

M. McLURE: Ils sont énormes en ce moment.

M. VAUGHAN: À ce sujet je dois vous dire que les fonctionnaires du chemin de fer étudient cette question de très près; avant longtemps, je pense, nous pourrions vous en donner des nouvelles. Nous ne pourrions peut-être pas vous donner entièrement satisfaction, mais nous espérons pouvoir vous communiquer une réponse qui vous plaira.

M. McLURE: À vrai dire, d'après les déclarations de M. Vaughan, nous craignons de nous adresser à lui pour obtenir un certain allègement. Quand on lui a demandé, à l'un des comités, si les tarifs des marchandises étaient trop élevés, il a répondu par la négative; d'après lui, les gens de l'Île du Prince-Édouard devaient s'estimer heureux d'avoir la permission de transborder leurs camions, parce qu'ils faisaient directement concurrence au chemin de fer.

M. VAUGHAN: Je me rappelle avoir parlé en ce sens; malgré tout, nous étudions cette question très sérieusement.

M. McLURE: Pour vous mettre à l'aise, je dois dire qu'en 1926, dans une circonstance analogue, le président du National-Canadien du temps, feu sir Henry Thornton, avait fait une déclaration à peu près semblable; il affirmait que les chemins de fer Nationaux du Canada n'étaient pas intéressés aux termes de la Confédération en ce qui concerne l'exploitation du transbordeur, mais au chemin de fer seulement. Toutefois, par la suite, il est devenu l'un de nos meilleurs amis, puis il a fait construire un très bel hôtel dans notre région.

L'hon. M. CHEVRIER: Le chemin de fer est toujours votre ami.

M. McLURE: Je vous rappelle que vos observations étaient préjudiciables aux gens de ma région; maintenant que vous avez étudié ce problème, j'espère que nous aurons un tarif équitable. Bien entendu, si nous obtenions justice en tant que province, nous ne devrions payer de fret à aucun gouvernement pour l'usage de ce transbordeur. Je ne dis pas que les chemins de fer Nationaux du Canada doivent transporter les marchandises gratuitement, mais que l'on puise à même le fonds du revenu consolidé pour défrayer le fret, tel que convenu.

L'hon. M. CHEVRIER: Colonel McLure, je ne veux pas vous interrompre, ni retarder les délibérations; mais j'espère qu'un jour ou l'autre vous m'indiquerez

la source dont vous vous êtes inspiré pour formuler une telle déclaration, car cela m'intéresse au plus haut point.

M. McLURE: Quelle déclaration?

L'hon. M. CHEVRIER: Qu'il était entendu, lors de la Confédération, que vous deviez utiliser gratuitement ce transbordeur.

M. McLURE: Certainement.

L'hon. M. CHEVRIER: J'aimerais que vous m'indiquiez le texte du statut. Je vous l'ai demandé plus d'une fois.

M. McLURE: Je crois avoir versé ce passage au dossier à trois reprises depuis 1945.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous avez fait des déclarations lors de l'étude des crédits?

M. McLURE: Oui; je m'en rapporte à celui qui a émis cette idée.

L'hon. M. CHEVRIER: Qui était-ce?

M. McLURE: Je m'en rapporte à l'hon. M. Dunning. Tel était son avis. Lors de l'inauguration du service de transbordement de Wood-Cariboo, il déclarait que les marchandises doivent être transportées gratuitement, parce que cette disposition fait partie de l'entente. Voilà ses propres paroles.

L'hon. M. CHEVRIER: J'aimerais voir le texte de cette entente. Lorsque je me suis rendu dans l'île du Prince-Édouard, j'ai entendu dire exactement la même chose; je pense que c'est l'impression qu'on a dans cette région. J'aimerais voir le texte de l'entente, dans le statut ou le décret du conseil impérial. Si vous l'avez, vous voudrez bien me le montrer.

M. McLURE: Je pense l'avoir et pouvoir vous le fournir; c'est sur ce texte que nous fondons notre prétention.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne dis pas que les tarifs ne sont pas élevés. Je vous demande simplement de m'indiquer la source.

M. McLURE: Oui, les tarifs sont prohibitifs. Je vous fournirai la source. Je croyais que nous avions réglé ce point.

M. VAUGHAN: Si vous me le permettez, colonel McLure, je propose que vous nous laissiez le soin d'examiner la question encore une semaine ou deux, afin que nous puissions voir ce que nous pouvons faire.

M. McLURE: Comme je vous l'ai déjà dit, on vous accuse de ne pas vous intéresser à ce que nous faisons dans l'île.

M. VAUGHAN: L'île nous intéresse au plus haut point, je vous l'assure.

L'hon. M. CHEVRIER: Et nous vous donnerons un magnifique transbordeur neuf.

M. McLURE: Oui.

M. MAYBANK: J'espère que vous n'en profiterez pas pour hausser de 30 p. 100 les tarifs des marchandises dans cette région.

M. McLURE: Je pense que les chemins de fer Nationaux du Canada devraient se montrer très bienveillants lorsqu'il s'agit d'établir les tarifs des marchandises transportées sur ce nouveau transbordeur. En effet, nous leur cédon un bateau neuf et des quais qu'ils n'entretiennent pas. Ils ne les louent même pas; ils n'en sont pas les propriétaires. C'est une merveilleuse affaire pour eux de pouvoir en jouir. Nous comptons, monsieur Vaughan, qu'on fera preuve de considération pour nous lorsqu'on établira les tarifs des marchandises.

M. VAUGHAN: Nous nous en occupons dans le moment, monsieur McLure. J'allais vous signaler que ce transbordeur ne rapporte aucun revenu aux chemins de fer Nationaux du Canada. Les dépenses sont inscrites dans nos livres, mais les frais d'exploitation ne sont pas payés à même nos fonds.

M. HATFIELD: À quel compte puise-t-on pour les payer?

L'hon. M. CHEVRIER: Nous avons tous un faible pour l'île.

M. VAUGHAN: Bien entendu, les subventions contrebalancent la perte; autrement dit, le gouvernement fédéral nous rembourse toute perte qui peut résulter de l'exploitation du transbordeur.

M. McLURE: Il vous faudrait les recettes découlant du transport des marchandises l'an dernier. De plus, 177,000 personnes ont traversé sur le transbordeur.

M. VAUGHAN: Ces recettes sont portées au compte du transbordeur. Les dépenses lui sont imputées également; mais, en définitive, l'État comble le déficit, quel qu'il soit.

M. McLURE: Vous payez tout d'abord les frais de réparation du transbordeur, puis vous vous remboursez?

M. HATFIELD: Le transbordeur figure-t-il dans vos recettes d'exploitation?

M. VAUGHAN: Les encaissements et les décaissements sont consignés dans nos livres.

M. JACKMAN: Vous n'êtes que l'agent de l'État.

M. NICHOLSON: Vous mentionnez 3 millions de dollars pour l'enlèvement de la neige, de la glace et du sable. Avez-vous le chiffre correspondant pour 1947?

M. WALTON: J'ai ici des chiffres qui vous intéresseront peut-être. L'enlèvement de la neige nous a coûté \$4,200,000 au cours des mois de janvier, février et mars cette année, au regard de \$2,336,000 pour le même trimestre de l'an dernier, soit près de deux fois plus.

M. NICHOLSON: Cette dépense est-elle la plus considérable que vous ayez eue au cours de ce trimestre?

M. WALTON: Oui.

M. EMMERSON: C'est une bonne chose que les Provinces maritimes n'aient pas contribué à l'augmenter.

M. WALTON: Oui, assurément.

M. NICHOLSON: Si vous ne tenez pas des comptes distincts, comment avez-vous pu connaître le coût de l'enlèvement de la neige?

M. WALTON: Le compte de l'enlèvement de la neige porte un numéro distinct. Je pense que M. Cooper a ici une répartition de ces dépenses. Il y a une note à la page 13, à la 8^e ligne à peu près du bas de la page.

M. NICHOLSON: Mais comment faites-vous pour arriver au montant de 4 millions pour le premier trimestre, si vous ne tenez pas de comptes distincts?

M. WALTON: Les salaires et les autres montants déboursés pour l'enlèvement de la neige entrent dans ce compte; ces dépenses font l'objet d'un compte distinct.

M. NICHOLSON: Y imputez-vous la location des locomotives et du matériel que vous utilisez à cette fin?

M. WALTON: Non; les salaires et les accessoires, les frais généraux de la circulation des trains et les salaires des équipes de pelleteurs, mais non pas la location du matériel. Nous ne portons pas cette location à notre débit.

M. JACKMAN: Est-ce uniquement une imputation directe?

M. WALTON: Uniquement.

M. JACKMAN: Les recettes des wagons-restaurants et des buffets furent de \$3,104,000 en 1946 contre \$4,608,000 en 1945. Est-ce parce qu'il y a beaucoup moins de militaires qui voyagent?

M. WALTON: Oui, c'est la principale raison.

M. JACKMAN: Quelles ont été vos dépenses d'exploitation sous cette rubrique? Votre service des wagons-restaurants et buffets a accusé un déficit?

M. WALTON: Oui.

M. JACKMAN: Combien ?

M. WALTON: Les dépenses imputables au service des wagons-restaurants et buffets sont indiquées à la page 15, au premier poste "divers".

M. JACKMAN: Les dépenses sont de \$4,193,000 contre des recettes de \$3,104,000, de sorte que ce service accuse un déficit d'un million ?

M. WALTON: Oui.

M. JACKMAN: Est-ce à cause des règlements de la Commission des prix et du commerce en temps de guerre ou parce que les voyageurs ne toléreraient pas un tarif plus élevé ?

M. VAUGHAN: Nous avons toujours perdu de l'argent dans l'exploitation du service des wagons-restaurants. La réglementation des prix est l'une des raisons de ce déficit considérable. Les prix étaient réglementés et, naturellement, si l'on avait exigé un prix trop élevé dans les wagons-restaurants, les voyageurs n'y auraient pas mangé. C'est un service pour lequel le chemin de fer n'est pas complètement dédommagé.

M. WALTON: Tous les chemins de fer ont toujours accusé un déficit dans l'exploitation de ce service.

M. JACKMAN: Avez-vous augmenté vos prix dernièrement ?

M. WALTON: Oui, modérément.

M. JACKMAN: Vous avez certainement réduit la variété et la qualité des aliments au cours des dernières années de guerre.

M. WALTON: Diriez-vous qu'il en est ainsi présentement ?

M. JACKMAN: J'ignore si la situation est aussi pitoyable présentement, mais on ne pouvait se faire servir les bons repas qu'on avait l'habitude d'obtenir à bord des trains.

M. MUTCH: On ne pouvait s'en faire servir nulle part.

M. NICHOLSON: Sauf erreur, vous avez dit que vous avez toujours perdu de l'argent dans l'exploitation du service des wagons-restaurants ?

M. WALTON: Oui.

M. NICHOLSON: N'en est-il pas ainsi également des wagons-salons ? Pourtant, vous réclamez une augmentation des recettes découlant du transport des marchandises. Vous demandez aux expéditeurs de marchandises de combler les déficits de ces services de luxe.

M. WALTON: Pour mettre fin au déficit il faudrait supprimer les wagons-restaurants. Est-ce qu'une telle mesure serait à souhaiter ? Nous ne le croyons pas.

L'hon. M. CHEVRIER: On crierait tollé si le chemin de fer adoptait une telle mesure.

M. JACKMAN: C'est cette taxe supplémentaire qu'ils acquittent, lorsqu'ils traversent la Saskatchewan, qui pèse si lourdement sur les voyageurs.

M. NICHOLSON: Elle n'est plus en vigueur; vous n'avez pas voyagé parce que vous le sauriez. Ceux qui veulent profiter du service des wagons-restaurants doivent être disposés à payer ce service. Le prélèvement d'un million à même le fonds du revenu consolidé donne toujours lieu à un tas d'histoires.

M. VAUGHAN: Si vous appliquez cette règle dans tous les domaines, ne pensez-vous pas que ceux qui expédient des marchandises par le National-Canadien devraient payer un fret suffisant pour nous permettre de défrayer nos dépenses ?

M. NICHOLSON: Mais pas pour les autres divisions de votre service. Je ne crois pas qu'on doive demander aux expéditeurs de marchandises de combler les déficits de vos services de luxe.

M. VAUGHAN: Notre réseau accuse un déficit parce que nous ne recevons pas une rémunération suffisante pour les services que nous maintenons.

M. WALTON: En pratique, si nous éliminions les wagons-restaurants les voyageurs favoriseraient les chemins de fer qui offrent ce service.

M. NICHOLSON: Mais, si vous releviez le prix des repas de 10 p. 100 ?

M. WALTON: Non, une hausse de 10 p. 100 ne suffirait pas. S'il nous fallait relever nos prix suffisamment pour réaliser un bénéfice, personne ne prendrait un repas dans nos wagons-restaurants. Il nous faudrait les relever de 30, 40 ou même 50 p. 100.

M. JACKMAN: Vos recettes sont-elles à peu près égales à vos dépenses dans le service des restaurants ?

M. WALTON: Oui, à peu près. Ces services, à l'exception de celui de Montréal, sont exploités par la *Canada Railway News Service*.

M. McCULLOCH: Vous retirez bien peu de bénéfices de vos éleveurs ?

M. WALTON: Oui, nous n'en avons que trois, un à Portland, un à Saint-Jean et un à Tiffin.

M. HAZEN: Sous la rubrique entretien de la voie et des constructions, je vois un poste intitulé "Accidents aux personnes", puis sous la rubrique entretien du matériel il y en a un autre intitulé "Accidents aux personnes, \$927,000." Ce poste "Accidents aux personnes" comprend-il aussi les dommages à la propriété ?

M. COOPER: Non.

M. HAZEN: À quoi s'applique-t-il ? Aux voyageurs et à quoi encore ?

M. COOPER: Le poste à la rubrique de l'entretien de la voie et des constructions s'applique aux employés dans la division de l'entretien de la voie. Celui qui apparaît à la rubrique de l'entretien du matériel a trait aux employés qui s'occupent des machines et de l'entretien du matériel. Les accidents au public se trouvent à la page 15, le dernier poste à la rubrique Transport, "Accidents aux personnes". Ce poste comprend les dépenses par suite d'accidents aux voyageurs, mais il comprend aussi...

M. HAZEN: Comprend-il les dommages à la propriété ?

M. COOPER: Non, monsieur, vous verrez un peu plus haut dans la liste deux ou trois comptes pour accidents. Il y a un poste pour le déblayage des débris, un pour les dommages à la propriété, un pour les dommages aux bestiaux sur l'emprise, puis un autre pour les pertes et dommages-marchandises. Vient ensuite le poste visant les accidents aux personnes. Il ne s'applique pas seulement au public; mais aussi aux employés du service de transport.

M. HAZEN: Y a-t-il eu, l'an dernier, bien des accidents au cours desquels des personnes ont été blessées ?

M. COOPER: Je ne puis répondre à cette question.

M. VAUGHAN: Il n'y en a pas eu beaucoup au cours desquels des personnes ont été blessées. Il y en a eu quelques-uns, mais pas beaucoup d'accidents graves. Un accident, naturellement, est toujours grave, mais nous n'avons pas eu d'accidents très graves.

M. HAZEN: Environ quelle proportion de ces accidents aux personnes et de ces dommages à la propriété ont été réglés à la suite d'un jugement de la cour ?

M. VAUGHAN: Nous ne pourrions pas répondre à cette question sur le champ. Nos services des réclamations et du contentieux cherchent à en venir à un règlement avec les personnes blessées au cours d'accidents, lorsque les accidents sont attribuables à la négligence du chemin de fer National-Canadien. Nous trouvons préférable d'en venir à un règlement plutôt que de nous adresser aux tribunaux pourvu, naturellement, que le règlement soit raisonnable. Lorsque nous ne pouvons en venir à un règlement raisonnable, nous laissons les tribunaux en décider.

M. HAZEN: La majorité des cas sont-ils réglés avant la poursuite?

M. VAUGHAN: Je dirais oui.

M. NICHOLSON: Relativement au premier poste à la rubrique de l'entretien de la voie, le président pourrait-il nous dire si ces dépenses ont été à peu près constantes durant toute la guerre? La voie est-elle en assez bon état? Quant au deuxième poste des dépenses d'exploitation, 8 millions de dollars, avons-nous dépensé à peu près ce montant chaque année pendant la guerre?

M. VAUGHAN: Je crois que nous avons dépensé moins que cela durant la guerre, parce que nous ne pouvions pas trouver les hommes ni obtenir les matériaux pour exécuter les travaux que nous aurions voulu entreprendre.

M. NICHOLSON: Vous faudra-t-il dépenser davantage d'ici quelques années pour remettre la voie en bon état?

M. VAUGHAN: Nous exécutons certains travaux chaque année pour reprendre le temps perdu, comme l'indiquent nos comptes. Cette année, nous avons affecté la somme de 13 millions de dollars à même notre réserve à l'exécution de travaux sur notre voie et à l'amélioration du matériel.

M. McLURE: J'aimerais poser une question au sujet du loyer. Pour l'usage du pont qui traverse la rivière Hillsborough, et qui leur appartient, les chemins de fer Nationaux reçoivent-ils un loyer de l'État, ou bien ce loyer est-il versé à votre compte? Je parle ici du pont de chemin de fer qui traverse la rivière Hillsborough, reliant Charlottetown à Southport.

M. VAUGHAN: Nous devons nous en assurer. Je ne sais pas au juste comment nous traitons cette affaire.

M. McLURE: Au lieu d'en faire un droit de passage direct, le gouvernement de l'île du-Prince-Édouard a payé annuellement un droit de \$12,000, ayant maintenant versé, en tenant compte des intérêts, une somme d'environ \$600,000 pour l'usage de ce pont.

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

M. BOURGET: Au poste n° 4, ponts, estacades et ponceaux, est-il question de la reconstruction des vieux ponts ou ponceaux, ou s'agit-il de l'entretien des ponts et des ponceaux existants?

M. WALTON: Il s'agit de l'entretien des ponts, des estacades et des ponceaux déjà construits.

M. BOURGET: Ce poste a-t-il trait aussi à la reconstruction de ceux qui ne sont plus utilisables?

M. WALTON: Pour ce qui est de la reconstruction, une partie des frais est portée au compte de l'entretien et il se peut qu'une partie en soit portée au compte du capital. Pour amplifier la dernière question que vous m'avez posée, je dirais qu'il s'agit de travaux ordinaires de réparation et d'entretien. Une dizaine de lignes plus bas, vous verrez un poste portant la rubrique: propriété de la voie, abandons, dont le montant pour 1946 est de \$1,860,000. Il s'agit de l'abandon de toute construction de ce genre qui n'est plus en service et qui est abandonnée.

M. LAPOINTE: Pouvez-vous nous dire si l'on a construit de nouveaux ponts ou de nouvelles estacades au cours de l'année?

M. WALTON: Oui, on a dû en construire, dans les régions éloignées, dans différentes parties du pays; on en a construit un bon nombre. Vous verrez à la page 18, vers la 8^e ligne, au haut de la page, un poste portant sur les ponts, estacades et ponceaux, dont le montant est de \$541,000.

Le PRÉSIDENT: Vous vouliez poser une question, monsieur Emmerson?

M. WALTON: Il s'agit de dépenses d'immobilisations pour entreprises du genre de celle dont vous parlez.

M. LAPOINTE: Serait-ce trop compliqué que de vous demander le détail du montant relatif aux ponts et aux estacades? Est-il possible de l'obtenir?

M. VAUGHAN: Vous voulez parler des nouvelles constructions?

M. LAPOINTE: Oui.

M. COOPER: Nous pourrions l'obtenir, mais pas aujourd'hui.

M. LAPOINTE: Oui, je comprends.

M. VAUGHAN: Nous le déposerons.

M. EMMERSON: Au sujet du poste intitulé "Machines pour la chaussée" s'agit-il des machines à creuser les fossés et autres machines de ce genre?

M. WALTON: Oui, de machines diverses.

M. JACKMAN: Où s'établit la ligne de démarcation relativement au remplacement d'estacades, ponts et ponceaux. Je veux dire en ce qui concerne les frais d'exploitation? Ne portez-vous au compte des frais d'exploitation que les estacades et les ponts neufs?

M. COOPER: Non, lorsqu'une construction, hors d'usage, est remplacée par une nouvelle, nous biffons l'ancienne dans nos comptes. S'il s'agit d'une partie seulement d'une construction, la chose est portée aux frais d'entretien.

M. JACKMAN: S'il vous arrive de remplacer un pont en bois par un autre en acier, comment agissez-vous dans ce cas?

M. COOPER: C'est un remplacement. Nous retirons le vieux pont par une inscription au compte des frais d'exploitation et nous inscrivons le nouveau au compte de capital.

M. JACKMAN: Au sujet de ces frais d'exploitation, ponts, estacades, traverses et rails, je suppose que ces 13 millions de dollars, constituant l'entretien différé et la réserve d'inventaire, sont répartis et portés partie au compte de la réserve d'inventaire et partie au compte de l'entretien différé?

M. COOPER: Les montants provenant des comptes de l'entretien différé et de la réserve d'inventaire ont été portés au crédit des comptes auxquels ils avaient été inscrits en premier lieu.

M. JACKMAN: Cela n'apparaît pas du tout dans les frais d'exploitation.

M. COOPER: Non. Ainsi, sous le titre "traverses" se trouve un crédit égal au montant qui avait été débité à ce compte lors de l'établissement de la réserve. Quant aux crédits provenant de la réserve d'entretien, ils ont été limités au compte de matériel et vous pouvez voir que l'application du crédit est le dernier poste du premier groupe dans la page 14.

M. JACKMAN: Vos dépenses ont été de 6 millions de dollars et ce montant y est crédité.

M. COOPER: Nous avons affecté ces 6 millions à la réduction de nos dépenses pour l'entretien et le matériel.

M. JACKMAN: De sorte que l'entretien du matériel en 1946 est en réalité un poste de crédit? Vous avez mis les chiffres en italiques?

M. COOPER: Oui: nous avons dépensé 79 millions de dollars, mais nous avons crédité 6 millions, ce qui fait une dépense nette de 73 millions. Pour ce qui est du crédit d'inventaire, il a été porté aux comptes dans lesquels ils avait été inscrit lors de l'établissement de la réserve.

M. JACKMAN: De sorte que le montant affecté à la pose de traverses cette année-là, pour m'exprimer ainsi, a dépassé 6 millions de dollars.

M. COOPER: Oui. Nous voulions, monsieur Jackman, que, bien qu'au cours d'une année il y eut un crédit dans la réserve et l'année suivante un débit, au cours d'une certaine période, les comptes pour catégories fussent les mêmes que si nous n'avions pas eu de réserve. Le chiffre des montants accumulés représenterait réellement le total des frais au cours de la période pour cette catégorie de dépenses.

M. JACKMAN: Quel montant pour l'entretien différé reste-t-il à biffer?

M. COOPER: 33 millions de dollars.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, les questions que nous posons ont trait à la page 14.

M. McLURE: J'aimerais poser une question au sujet du poste de l'assurance de \$28,000 dans les frais d'exploitation, à la page 13. Que signifie le mot "assurance"?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est le septième poste du bas de la page

M. COOPER: Il s'agit de biens qui sont assurés dans des compagnies d'assurance de l'extérieur. Ce montant représente les primes que nous payons à l'égard de certaines propriétés. D'ordinaire, toutes nos propriétés sont assurées dans notre propre caisse d'assurance, mais dans certains cas nous préférons les assurer à l'extérieur.

M. McLURE: Le nouveau transbordeur sera-t-il assuré par le National-Canadien?

M. COOPER: Je ne crois pas qu'il soit assuré.

M. VAUGHAN: Nous sommes pas accoutumé d'assurer ces transbordeurs parce qu'on ne tient pas le parcours pour bien dangereux. Cependant, lors de l'examen général de ces bacs, on les assure.

M. McLURE: On les assure alors.

M. VAUGHAN: Oui.

M. McLURE: Nous avons perdu le Charlottetown qui s'en allait subir un examen général.

M. VAUGHAN: Oui.

M. McLURE: Était-il assuré par l'État ou les chemins de fer Nationaux?

M. VAUGHAN: Il était assuré par les chemins de fer Nationaux et les frais en ont été imputés à l'État. Nous avons pris une assurance de 1 million de dollars sur ce bateau la veille de son départ, et les assureurs ont payé ce montant en plein.

M. McLURE: La prime payée était de \$47,000 ou \$49,000?

M. VAUGHAN: Je ne me rappelle pas le montant exact.

M. EMERSON: C'était de bonne politique.

M. WATSON: De fait, l'assurance n'a été en vigueur que durant quelques heures avant que nous vint la confirmation de la réception de ce fort montant.

M. McLURE: Oui, je sais.

M. HATFIELD: Qui a économisé ce montant?

M. WALTON: Le Gouvernement.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions relativement à la page 14?

M. EMERSON: Au sujet de l'entretien du matériel (locomotives à vapeur-réparations, autres locomotives-réparations, wagons à marchandises-réparations), j'aimerais obtenir un exposé de la direction du chemin de fer, si la chose est possible, pour la période des cinq dernières années, relativement à la capacité en milles des locomotives et les parcours en milles du réseau dans les diverses régions.

M. WALTON: Je pense que nous pouvons obtenir ce renseignement.

M. EMERSON: Il en est de même des wagons réparés pour le réseau au cours des cinq dernières années; aussi l'unité moyenne de travail pendant cent heures de travail et la moyenne de salaire par unité de travail pour tout le réseau.

M. VAUGHAN: Avons-nous ces détails indiqués de cette façon, monsieur Walton?

M. WALTON: Nous pourrions les obtenir. Je suis sûr que nous avons des statistiques pour les locomotives fondées sur le nombre de milles parcourus.

Quant aux wagons, les données seront probablement préparées de cette façon. On les trouvera pour chaque région et on y verra le nombre de wagons réparés et le nombre de milles parcourus. La comparaison n'est pas aussi facile que dans le cas des locomotives. J'y verrai quand nous arriverons à ces données.

M. EMMERSON: Il ne s'agit pas tant du prix de revient que de l'unité du coût dans les usines, pour divers motifs.

M. WALTON: Je pense que nous pouvons vous fournir ce renseignement. J'ai donné l'an dernier des chiffres, dont le calcul correspond à peu près à ce que vous demandez maintenant.

M. HATFIELD: Pour ce qui est de la différence entre l'entretien différé du matériel de 6 millions de dollars en 1946 et de 2½ millions en 1945, d'où vient cette différence?

M. COOPER: En 1945 nous avons débité notre compte de dépenses de 2½ millions de dollars relativement à des travaux différés. En 1946, nous avons transporté 6 millions de dollars de notre réserve au crédit du compte dans lequel nous avons débité ce montant. Il y a un débit au compte des dépenses en 1945 et un crédit au même compte en 1946.

M. NICHOLSON: Je constate que le poste du combustible a été réduit de 35 millions de dollars en 1945, à 32 millions en 1946. Tenant compte de la hausse générale du prix du combustible, comment expliquer cette réduction?

M. VAUGHAN: Tout d'abord nous avons utilisé moins de combustible.

M. REID: Vous avez utilisé plus d'eau et c'est une augmentation.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions relativement à la page 14?

M. REID: On me permettra de demander si le réseau paie dommages-intérêts pour les blessures subies par les voyageurs? Je pensais que tout cela était couvert par l'assurance.

M. VAUGHAN: M. Walton répondra à la question de M. Nicholson.

M. COOPER: Au sujet des dépenses pour le combustible et du montant de 1946 au regard de celui de 1945, il y a eu une augmentation de \$679,000 provenant de la hausse des prix, et une diminution de \$1,423,000 attribuable à la réduction de la quantité. Il y a eu aussi un report de \$3,100,000 provenant de la réserve d'inventaire.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, monsieur Reid.

M. REID: Ma question portait sur les accidents. Je pensais que toutes les personnes assurables, voyageurs et autres, étaient assurées, mais je vois un poste au montant de \$527,000.

M. VAUGHAN: Nous ne les assurons pas, nous courons le risque nous-mêmes.

M. REID: Vous-mêmes?

M. VAUGHAN: Oui.

M. REID: C'est le montant versé.

M. VAUGHAN: Oui, le montant versé.

M. JACKMAN: Au sujet des dommages-intérêts, lorsqu'au cours d'un accident une personne perd la vie et qu'il est établi qu'il y a eu négligence de la part de la société, à combien ce montent les dommages-intérêts? Le chiffre en est-il bien élevé? Est-il plus élevé aux États-Unis qu'au Canada, par suite de jugements?

M. VAUGHAN: M. MacMillan, le chef de notre contentieux est présent et pourra probablement faire quelques commentaires.

M. MACMILLAN: En réalité, il n'y a pas de règle fixe relativement au quantum des dommages-intérêts. Il varie sensiblement avec chaque personne en cause, et aussi avec la localité où la poursuite est entamée, ou encore avec la

localité où l'accident s'est produit. D'ordinaire, les dommages-intérêts sont bien plus élevés aux États-Unis qu'ils le sont au Canada.

M. JACKMAN: Dans le cas d'une personne dont la capacité professionnelle est de \$5,000 par année, quel montant accordera-t-on à sa succession si cette personne perd la vie.

L'hon. M. CHEVRIER: S'il y a négligence, on en tiendra compte.

M. MACMILLAN: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Tant d'éléments entrent dans la détermination des dommages-intérêts.

M. MACMILLAN: Oui, l'âge, le nombre de personnes à charge, la capacité de gain et l'endroit où la victime a trouvé la mort, autant d'éléments qui entrent dans la détermination du montant des dommages. Ainsi, dans certains territoires, on ne peut recouvrer les frais funéraires, tandis qu'on le peut dans d'autres. Dans la province de Québec, quand il s'agit de jeunes gens qui n'ont aucune capacité de gain et qui sont victimes d'accidents, les dommages-intérêts accordés par les tribunaux sont très peu élevés. Dans les Provinces maritimes, la règle est la même qu'ailleurs au Canada. Dans certains territoires, on tient compte des probabilités de vie et de divers autres principes. Il n'existe vraiment pas de règle générale.

M. JACKMAN: Les dommages-intérêts accordés par les tribunaux des États-Unis sont-ils à peu près le double de ce qu'ils seraient au Canada?

M. MACMILLAN: Oh oui, sûrement, et ils varient selon la localité. Ils sont plus élevés en Nouvelle-Angleterre qu'ils le sont au Canada, mais pas beaucoup. Les réclamations de dommages-intérêts du Grand-Trunk-Western, à Chicago, sont très élevées. Certaines de celles qui sont faites à New-York sont aussi très fortes.

M. JACKMAN: Pour ce qui est de l'accident des lignes aériennes Trans-Canada, s'il est aussi grave qu'il semble l'être, les réclamations seront très fortes?

M. MACMILLAN: Probablement.

M. JACKMAN: Tous les voituriers publics doivent accepter cette responsabilité? On ne peut se dégager de cette obligation?

M. MACMILLAN: On le peut, si l'on s'en tient à certaines règles bien rigoureuses. En signant leurs contrats les Lignes aériennes Trans-Canada ne cherchent pas à se dégager de leurs obligations en vertu du droit coutumier.

M. JACKMAN: Un importateur de fruits me disait que si la grève des chemins de fer des États-Unis, l'automne dernier, s'était prolongée pendant quelques jours plusieurs wagons de fruits en transit auraient été une perte totale. Le chemin de fer est-il responsable dans de telles conditions?

M. MACMILLAN: Au Canada, nos responsabilités diffèrent quelque peu de celles qui existent aux États-Unis relativement au contenu du wagon. Règle générale, le voiturier est tenu de réduire les pertes au minimum. S'il transporte un wagon de denrées périssables, fruits, légumes, poisson ou autres denrées de ce genre, celles-ci sont normalement vendues dès qu'on constate qu'elles ne se garderont pas plus longtemps.

M. JACKMAN: Au sujet d'une grève pendant laquelle il serait impossible d'obtenir l'aide voulue pour décharger le wagon, vos propres employés étant en grève, les autorités du chemin de fer sont-elles responsables dans ce cas?

M. MACMILLAN: Si les employés du chemin de fer sont en grève?

M. JACKMAN: Oui.

M. MACMILLAN: Ou les consignataires?

M. JACKMAN: Les employés du chemin de fer. Les autorités se dégagent-elles de leurs obligations?

M. MACMILLAN: J'hésite à répondre d'une manière générale. La lettre de voiture est bien différente, pour ce qui a trait aux dispositions relatives à la grève, aux États-Unis et au Canada. D'ordinaire, le voiturier doit assumer la responsabilité de tout ce qui dépend de lui. S'il se produit un incident par suite d'une situation qui, dans une certaine mesure, dépend de lui, je pense que dans ce cas il sera probablement responsable, mais le problème ne se pose pas souvent, parce que le transport des denrées périssables fait l'objet d'une surveillance étroite. Lorsque la grève semble inévitable, nous n'épargnons aucun effort pour rendre les denrées à destination ou pour les vendre là où la chose est possible sans perte. Lors de la dernière grève des chemins de fer aux États-Unis, je ne pense pas que nous ayons perdu un seul wagon de denrées périssables. Nous savions exactement où se trouvaient ces wagons lorsque la grève a éclaté et nous les avons transportés aux têtes de lignes où nous pouvions les placer dans des entrepôts frigorifiques ou les vendre. Nous avons pris les mesures voulues 36 ou 48 heures avant l'heure critique. Sauf erreur, nous avons dû transporter quelques wagons à Saint-Albans et les placer dans des entrepôts frigorifiques. Je ne pense pas que nous ayons reçu de réclamations de dommages-intérêts à ce sujet.

M. JACKMAN: En général les autorités du chemin de fer ne se dégagent pas de leurs obligations à cause de grèves?

M. MACMILLAN: Non, nous ne le pouvons pas. Vous le savez, nous ne déterminons pas ces contrats. Nous transportons les marchandises et les contrats nous sont remis par la *Interstate Commerce Commission* des États-Unis, ou la Commission des chemins de fer du Canada.

M. JACKMAN: Elles vous permettent de vous dégager de vos obligations?

M. MACMILLAN: Seulement en de bien rares occasions.

M. NICHOLSON: Au sujet de la question d'accidents aux personnes, j'ai échangé des lettres avec la mère d'un ingénieur qui a perdu la vie dans un accident de chemin de fer. Sauf erreur, je pense que des dommages-intérêts lui sont payés par la *Workmen's Compensation Board* du Manitoba. Est-ce la coutume suivie?

M. MACMILLAN: C'était un employé.

L'hon. M. CHEVRIER: La question diffère de celle qu'a posée M. Jackman. Dans le premier cas, il s'agit de la responsabilité de la compagnie ferroviaire, dans l'autre, celle dont vous parlez, il s'agit de dommages-intérêts.

M. NICHOLSON: D'accident de personne.

M. MACMILLAN: Tous nos employés sont soumis aux lois des accidents du travail, lesquelles sont des lois provinciales. Elles annulent le droit qu'a sous le régime du droit coutumier, la succession du défunt de poursuivre l'employeur, mais accordent un droit à une compensation. La chose s'applique en général à tout le Canada. Dans le cas dont vous avez parlé, ce serait la Commission des accidents du travail qui déterminerait d'abord la validité de la réclamation de la mère de cet homme, puis le montant de la compensation à laquelle elle a droit.

L'hon. M. CHEVRIER: Fixé par la loi du Manitoba.

M. HAZEN: Où se produisent la plupart de ces accidents, dans les trains à la suite d'accidents, dans les gares, ou sur la voie? Cette somme de \$2,168,000 est fort élevée.

M. MACMILLAN: C'est le dernier poste?

M. HAZEN: Le dernier de la page 15.

M. MACMILLAN: Je ne suis pas bien au courant des détails de ce compte, mais j'ai l'impression que ce poste comprendrait les accidents de voyageurs, lesquels ne sont pas bien nombreux, probablement les accidents de personne aux passages à niveau et peut-être aussi les accidents des employés des trains.

M. HAZEN: Aussi les employés des trains ?

M. WALTON: Oui. De fait, ils représenteraient une forte partie de ce poste.

M. HAZEN: Toutes ces réclamations sont-elles fondées sur la négligence de la part du chemin de fer ?

M. MACMILLAN: Les réclamations des employés ne sont pas fondées sur la négligence. Le droit à la compensation, aux termes de la loi des accidents du travail, découle de l'emploi.

M. HAZEN: Aux termes de la loi des accidents du travail, versez-vous quoi que ce soit, chaque année, aux commissions des accidents du travail des différentes provinces ?

M. MACMILLAN: Oui, monsieur.

M. HAZEN: Le montant en serait-il inclus dans ce poste ?

M. MACMILLAN: Je le crois. M. Cooper pourra peut-être vous le dire.

M. HAZEN: J'aimerais le savoir.

L'hon. M. CHEVRIER: La contribution versée ne doit pas s'y trouver, mais le montant de la compensation fixée par la province.

M. HAZEN: La compensation fixée par la province est payée par la Commission, non par vous ?

M. MACMILLAN: Les compagnies de chemin de fer sont classés d'ordinaire dans ce qui constitue la deuxième partie d'une loi des accidents du travail, la catégorie des compagnies qui portent leurs propres risques d'assurance et les mécaniciens de sous le régime cette partie de la loi sont bien différents. Nous ne prélevons pas une cote sur le bordereau de paie, mais, lorsque se produit un accident et que la Commission a déterminé la valeur capitale de la pension ou du paiement, nous devons alors racquitter jusqu'à concurrence de ce montant le dépôt fait antérieurement.

M. HAZEN: Pouvez-vous indiquer la part des dommages-intérêts aux employés et celle des dommages-intérêts à d'autres personnes dans ce montant de \$2,168,000 que vous avez versé ? Avez-vous les détails de ces chiffres ?

M. COOPER: Nous pouvons les obtenir. Il nous faudra un peu de temps pour faire la répartition.

M. HAZEN: Je ne veux pas vous causer trop de travail. Je veux surtout savoir si la compagnie du chemin de fer fait tout en son pouvoir pour prévenir les accidents qui sont la cause de ces réclamations par suite de négligence ?

M. VAUGHAN: Cette question est l'une de nos constantes préoccupations.

M. HAZEN: Avec quels résultats ? Quelle comparaison établir entre les chiffres d'une année à l'autre en ce qui a trait aux montants que vous payez en dommages-intérêts aux personnes autres que vos employés ? Y a-t-il eu réduction au cours des dernières années ?

M. MACMILLAN: Si l'on veut bien me permettre de dire un mot à ce sujet, je ferai observer que le nombre des accidents est en rapport étroit avec l'intensité du trafic et que, depuis quelques années, le nombre des réclamations a augmenté proportionnellement au transport des voyageurs et au nombre de trains en circulation. J'ajouterai que depuis quelques années les gens sont plus portés à faire des réclamations. Il y a eu augmentation du montant que nous avons dû payer en dommages-intérêts à des particuliers. Cela est surtout vrai dans le cas des réclamations aux États-Unis, ou des réclamations de Canadiens déposées aux États-Unis.

M. HAZEN: Les gens sont-ils plus portés à faire des réclamations dans une région du Canada que dans une autre ?

M. MACMILLAN: C'est mon opinion.

M. HAZEN: Dans quelles régions le sont-ils davantage ?

M. MACMILLAN: Je puis dire que c'est un fait reconnu que les réclamations ne sont pas aussi fortes dans les provinces des Prairies qu'elles le sont ailleurs au Canada.

M. MUTCH: Ils ont l'habitude de se passer de certaines choses.

M. WALTON: Au sujet de ces chiffres, il convient de ne pas oublier ceci. De la hausse de l'échelle des salaires découlera, naturellement, une augmentation correspondante des paiements effectués en dommages-intérêts, parce que la plupart des dommages-intérêts sont payés aux employés, non aux voyageurs. Plus les salaires sont élevés, plus le montant versé en dommages est élevé.

M. NICHOLSON: Le montant des dommages-intérêts payés à des personnes et indiqués dans le poste de l'entretien de la voie, de l'entretien du matériel et le transport s'établit à \$3,413,000. Ce chiffre semble très élevé. Croyez-vous pouvoir mettre à exécution un programme d'éducation plus effectif au cours des prochaines années en vue de réduire ce chiffre ?

M. VAUGHAN: Nous avons un service de sécurité. Nous menons sans cesse des campagnes auprès de nos employés en vue de les convaincre de l'importance de leurs devoirs de sécurité.

M. NICHOLSON: Avez-vous employé le film ?

M. WALTON: Oui, nous avons utilisé des films.

M. VAUGHAN: En effet. Cette question est l'une de nos constantes préoccupations. Elle nous a fort inquiétés parce que nous ne savons que trop combien elle nous a coûté. Nous sommes d'avis que nous sommes parfois victimes de jugements tout à fait injustes, surtout aux États-Unis. Les dommages-intérêts qu'on y accorde sont formidables, même pour des blessures assez légères. Nous en avons contesté un grand nombre. Si un homme perdait une jambe combien lui accorderait-on là-bas ?

M. MACMILLAN: Environ \$30,000.

M. VAUGHAN: Nous sommes victimes de pas mal de jugements de ce genre aux États-Unis.

M. McCLURE: Le National-Canadien ne tirait-il pas vanité du fait que de 1939 à 1945 il a transporté un très grand nombre de personnes, militaires et autres, sans beaucoup d'accidents ? Le nombre d'accidents n'avait-il pas été le plus bas jamais enregistré dans les annales du réseau ?

M. VAUGHAN: Vous voulez parler du National-Canadien ?

M. McCLURE: Oui.

M. VAUGHAN: Nous avons en effet transporté un grand nombre de voyageurs et nous n'avons pas eu beaucoup d'accidents,—d'accidents aux voyageurs, j'entend.

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

M. VAUGHAN: Mais malheureusement, presque tous les jours, certains de nos employés se font tuer ou blesser dans un dépôt quelconque au cours des opérations d'aiguillage.

M. REID: Qu'entend-on par colonisation, agriculture et ressources naturelles ? Je vois que ce poste accuse une augmentation. Tout cela tombe-t-il toujours sous un seul service ? Qu'entend-on ici par agriculture ? Quel est le travail et quels sont les dépenses ? Et qu'en est-il des ressources naturelles ?

M. VAUGHAN: Nous avons un service, dirigé par M. McGowan, qui s'occupe d'agriculture, d'immigration et de colonisation. C'est un service assez important. Il s'occupe beaucoup de l'aide aux cultivateurs et de la collaboration avec les ministères provinciaux de l'agriculture. C'est un service important et très occupé.

M. HAZEN: Pouvez-vous nous dire quelles sont vos pertes en marchandises causées par le vol?

M. WALTON: Je ne crois pas que nous ayons les chiffres ici. Nous pouvons cependant obtenir le détail des pertes subies par suite de vols. Malheureusement, elles sont plus élevées depuis quelques années. Nous maintenons un service de police et nous faisons de notre mieux pour les prévenir, mais, dans l'ensemble, ces pertes ont été importantes depuis deux ou trois ans. Ajoutons que cela est surtout vrai du vol de cigarettes et de tabac.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Hatfield, je crois que vous aviez une question à poser?

M. HATFIELD: Oui, j'avais une question à vous poser en ce qui concerne les sanctions disciplinaires prévues à l'endroit des employés qui n'observent pas les règlements, par exemple, les règlements applicables à la rencontre des trains. Quelles sont ces sanctions?

M. WALTON: Nous avons un code de discipline qui prévoit certaines sanctions. Ainsi, la sanction la plus grave est le congédiement. Pour un délit moins grave l'employé peut être cassé ou suspendu de ses fonctions.

M. HATFIELD: Je songe à un mécanicien qui a passé un point de rencontre, —c'était en février, le 27 février 1947. Il avait eu deux autres accidents dans la région de Québec, dont l'un à Matane, qui avait fait deux morts et quelques blessés. Or, il ne fut suspendu que pour quarante-cinq jours? Pourquoi?

M. WALTON: Je ne connais pas le cas, mais je serai heureux de vous fournir les renseignements.

M. HATFIELD: J'aimerais qu'on m'informe là-dessus.

M. WALTON: Quand cet accident s'est-il produit?

M. HATFIELD: Le 27 février 1947.

M. NICHOLSON: Quelle est la ligne de conduite généralement suivie dans les cas de ce genre? Il s'agissait d'un troisième délit et il me semble qu'une suspension de quarante-cinq jours est une sanction bien insuffisante.

M. WALTON: Je consulterai les dossiers et je verrai ce qui en est.

Le PRÉSIDENT: La page 17 est-elle adoptée?

(Adopté)

Passerons-nous maintenant à la page 18 "Comptes des placements immobiliers"?

IMMOBILISATIONS

DÉBOURSÉS EN 1946

VOIE:

Nouvelles lignes construites	\$	23,645	15
Nouvelles lignes acquises		7,000,000	00
Lignes abandonnées		788,321	20
Rails et boulons		542,882	92
Sellettes et ancres		848,592	03
Ballast		491,232	85
Élargissement des tranchées, etc.		210,548	03
Grandes gares à voyageurs		108,340	00
Voies de gares et de garage		432,647	67
Appareils de construction de chaussées		170,722	22
Ponts, estacades et ponceaux		541,053	78
Stations et abords		550,312	93
Ateliers, remises à locomotives et matériel		1,314,920	09
Signaux et enclanchements		128,507	69
Télégraphes—chemin de fer		157,656	40
Télégraphes—commerciaux		753,570	13
Terrains		864,436	91
Frais généraux		90,188	42
			\$11,712,062 20

MATÉRIEL:

Construction ou acquisition de matériel roulant	\$ 5,909,373 89	
Réformes de matériel roulant	1,607,382 21	
Amélioration générales au matériel	877,606 40	
Transformations de matériel	191,204 07	
Matériel des messageries et divers	105,093 52	
		5,093,487 53

HOTELS		46,912 26
PROPRIÉTÉS EXPLOITÉS SÉPARÉMENT		542,664 55

DÉPENSES NETTES POUR ADDITIONS ET AMÉLIORATIONS EN 1946 \$16,309,797 44

Solde au 1er janvier 1946 \$2,037,638,598 03

Dépenses nettes pour additions et améliorations au cours de l'année	\$16,309,797 44	
Retraits de matériels, proportion de la valeur aux livres chargée à "part de propriétaire"	1,307,952 35	
		15,001,845 09

Solde au 31 décembre 1946 \$2,052,640,443 12

PRÊTS DU DOMINION DU CANADA

	Montant en cours au 31 déc. 46	Intérêts courus, 1946	Taux moyen d'int.
Prêts pour rapatriement de titres au Royaume-Uni	\$391,390,473 11	\$13,693,940 90	3.50%
Prêts pour amortissement	226,464,594 21	5,001,669 12	2.30%
Prêts pour achat de matériel	70,003,238 36	2,140,228 23	2.89%
Prêts pour capital d'exploitation	13,906,999 71	486,774 98	3.50%
	\$701,765,305 39	\$21,322,583 23	3.05%

M. JACKMAN: Allons-nous continuer jusqu'à 1 heure, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Nous avons commencé un peu tôt. Cela dépend du Comité. J'aimerais gagner autant de temps que possible. Nous sommes ici depuis deux heures.

L'hon. M. CHEVRIER: Voilà deux jours que nous nous occupons de cela.

M. JACKMAN: Voulez-vous siéger jusqu'à 1 h. 30 et vous en tenir là?

Le PRÉSIDENT: Je crois que le Comité préférerait suspendre la séance à une heure raisonnable et revenir à quatre heures, si cela convient à tout le monde. Personne ne tient à des séances trop longues. Voulez-vous continuer jusqu'à midi et demie? Qu'en pense le Comité? Nous sommes ici depuis dix heures.

M. McLURE: Restons jusqu'à midi et demie.

M. JACKMAN: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Continuons jusqu'à midi et demie et revenons à 4. h. et demie si cela vous convient.

M. LAPOINTE: Y a-t-il de nouveaux établissements ici?

M. COOPER: Il n'y a que cela?

M. LAPOINTE: En sommes-nous au poste pertinent pour discuter la question de nouvelles gares?

M. COOPER: Des nouvelles gares?

M. LAPOINTE: Ou serait-il préférable d'attendre que le budget nous soit soumis avant de soulever des questions de ce genre?

M. VAUGHAN: Il serait peut-être bon que vous en ayiez tout de suite le cœur net.

M. LAPOINTE: M. Nicholson a soulevé hier la question des gares et il faut dire qu'un semblable état de choses existe en certains endroits de ma région. Je songe notamment à une station appelée "Laurier", où j'ai pu moi-même faire

l'expérience de ce dont parlait hier M. Nicholson, ayant dû rester dehors par un froid sous zéro, la salle d'attente étant pleine de denrées périssables qu'on ne pouvait emmagasiner ailleurs. Cet état de choses a duré pendant toute la guerre. La circulation à cet endroit est intense et je pense que vous pourrez vous rendre compte que les recettes qui en proviennent ont grandement augmenté. Cette gare dessert en effet sept ou huit municipalités ou localités importantes avec des moyens nettement insuffisants. On a beaucoup protesté. J'ai protesté moi-même. Personne n'a bougé l'an dernier. On m'a dit alors que la chose serait prévue dans le prochain budget. On m'a répété la même chose cette année. Il me semble qu'en deux ans on a bien eu le temps d'étudier une situation comme celle-là et que l'on devrait au moins essayer d'y porter remède. On pourrait agrandir la gare existante ou construire un bâtiment neuf, un dépôt de marchandises, par exemple, où l'on pourrait emmagasiner tout ce qui passe par la station. Rien n'a été fait pour remédier à cet état de choses. Je serais fort étonné si le service sanitaire approuvait certaines des marchandises conservées dans la salle d'attente, celle-ci étant ce qu'elle est. Je tiens aussi à faire observer que le chef de gare n'y est pour rien. Il fait de son mieux dans les circonstances. Je me souviens que, l'an dernier, il me disait ne disposer que de \$4.50 par semaine pour le nettoyage. Personne ne voulait consentir à travailler pour si peu, et il était incapable d'assurer lui-même ce service, étant trop occupé par ailleurs.

M. VAUGHAN: J'y verrai certainement. Je crois me souvenir d'avoir vu quelque chose au sujet de la station de Laurier. Nous examinerons le budget et nous verrons s'il y en est question. J'aimerais rappeler aux membres du Comité qu'il reste bien difficile d'obtenir des matériaux. Je sais que l'excuse est courante.

M. LAPOINTE: Je puis, si vous le voulez, vous trouver des gens qui seraient heureux de vous fournir tous les matériaux de construction dont vous pourriez avoir besoin.

M. VAUGHAN: Il n'a jamais été aussi difficile d'obtenir de l'acier et du bois, même pendant la guerre. Mais je crois me souvenir, vaguement, de la station de Laurier. Je verrai, et si rien n'est prévu au budget nous étudierons de nouveau la situation.

M. NICHOLSON: J'aimerais signaler un fait particulier. L'an dernier, on a fait rapport de pertes se chiffrant par deux millions de dollars. Je crois qu'on peut prétendre avec raison que quand on a tant de marchandises périssables dans les salles d'attente, et que ce soit le chef de station ou de gare qui doive s'en occuper seul, en même temps qu'il veille à ses fils de télégraphe, et à toutes ses autres occupations, il est à peu près impossible d'exiger qu'il les surveille toutes en mêmes temps. Du point de vue commercial, il me semble qu'il y aurait intérêt à prévoir des dépôts de marchandises chauffés dans les localités importantes, de sorte qu'il ne soit plus nécessaire de remplir les salles d'attente de denrées périssables.

M. VAUGHAN: Parfois on agit de la sorte simplement pour des motifs de commodité. Il est plus facile de faire la manutention à l'intérieur qu'à l'extérieur ou dans un bâtiment non chauffé.

M. NICHOLSON: C'est juste. Voilà justement ce dont je parlais hier. Il n'y a pas d'autre dépôt que la salle d'attente.

M. VAUGHAN: Nous avons noté l'endroit dont vous parliez hier.

M. HAZEN: Ce poste-ci comprend-t-il la nouvelle ligne de Barraute?

M. COOPER: Oui.

M. EMMERSON: Pendant que nous en sommes aux bâtiments, rappelons que dans la région de l'Atlantique un certain nombre de stations sur la grande ligne où les aménagements sont par ailleurs adéquats ou convenables restent fermées à clef pendant la nuit, lors même que les trains de nuit s'y arrêtent. En

été, ça passe encore, mais lorsqu'il fait froid, ce n'est plus du tout la même chose. On doit attendre le trains sans aucun abri. Il y a bien la gare, mais les portes en sont fermées à clef. On avait coutume de laisser ces stations ouvertes, mais aujourd'hui on les ferme à clef.

M. VAUGHAN: Là où l'horaire prévoit un arrêt du train, ou un arrêt sur signal, on laisse généralement la gare ouverte pour l'usage des personnes venant rencontrer des voyageurs ou désirant prendre le train.

M. WALTON: Songez-vous à un endroit en particulier, où cet état de choses est-il habituel?

M. EMMERSON: On ne peut pas dire qu'il soit habituel, mais dans la division de Moncton je songeais notamment à Dorchester. L'opérateur, ou chef de gare, habite assez loin de la station et les deux salles d'attente restent fermées toute la nuit.

M. WALTON: Nous y verrons, particulièrement en ce qui concerne Dorchester, mais en ce qui concerne les autres stations également.

M. EMMERSON: Je ne puis rien préciser.

M. WALTON: En principe la salle d'attente doit être à la disposition du public.

M. VAUGHAN: Nous devons surveiller soigneusement les heures de travail du personnel parce que cela soulève une question de surtemps. Cela coûte fort cher au réseau.

M. EMMERSON: En effet, vous ne voulez pas consentir une dépense supplémentaire pour fournir un service. On avait coutume de laisser les salles d'attente ouvertes.

M. WALTON: Nous n'aimons pas laisser ouvertes les salles d'attente s'il n'y a personne pour les surveiller. Des gens viennent y flâner, ce qui n'est pas toujours désirable.

M. EMMERSON: Il arrive souvent que l'on ait à attendre une heure ou deux, et il faudrait que la salle d'attente restât ouverte.

M. VAUGHAN: Nous verrons, monsieur Emmerson.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à la page 18?

M. LAPOINTE: Revenons à la question des réparations. Je ne sais pas si mes observations sont conformes au Règlement, mais si elles ne le sont pas vous voudrez bien me le dire. Il paraît que les surintendants de régions disposent d'un budget. Autrement dit, on les autorise à exécuter certains travaux d'entretien ou de réparations aux gares, jusqu'à concurrence de \$500, par exemple. Si la somme est plus importante, la question est soumise à l'autorité supérieure. Est-ce exact?

M. WALTON: Oui, c'est à peu près exact. Les petites besognes sont laissées aux employés sur place. Si les dépenses sont plus fortes il faut évidemment que le contrôle s'exerce sur l'ensemble de la région.

M. LAPOINTE: Autrement dit, c'est au surintendant de région qu'il appartient de faire exécuter les petites réparations?

M. WALTON: Oui, mais d'autre part, nous restreignons ses dépenses.

M. VAUGHAN: Nos dépenses font l'objet de prévisions très soignées, et je tiens à ce que le Comité se rende bien compte que nous gaspillons le moins d'argent possible.

M. McLURE: En ce qui concerne le poste qui vise les ateliers, les rotondes et l'outillage, pouvez-vous me dire s'il s'agit d'aménagements neufs? Ce n'est qu'un inventaire de toutes vos immobilisations à cet égard, n'est-ce pas?

M. WALTON: Ce ne sont que les immobilisations pour 1946 en ce qui concerne les ateliers, les rotondes et l'outillage de ces ateliers et rotondes.

M. McLURE: Vous avez toujours comme ligne de conduite la centralisation des réparations dans certains endroits tels que Montréal et Moncton? Si je soulève cette question c'est que nous avons une remise de locomotives et des ateliers à Charlottetown, où, à une certaine époque, travaillaient environ 300 ouvriers. Aujourd'hui on n'y trouve qu'environ 65 ou 70 ouvriers. Il semble pourtant que certains travaux pourraient être exécutés à meilleur compte à Charlottetown qu'à Moncton. Prenons par exemple la réparation des roues de wagons. Je ne connais pas le mot que vous employez, c'est le meulage je pense. Ces roues sont chargées sur des wagons et expédiées à Moncton. Ayant été meulées elles sont renvoyées à Charlottetown, ce qui prend beaucoup de temps. On dispose à Charlottetown d'outillage et d'ouvriers pour le faire en dix fois moins de temps, voire à dix fois moins de frais.

M. WALTON: L'île du Prince-Édouard suffira à ses propres besoins en ce qui concerne l'entretien, dès qu'on y aura mise en service les nouvelles Diesel. À cette exception près, nous sommes en faveur de la centralisation des services de réparations. À tout prendre, c'est la façon la plus économique d'exécuter ces réparations. Il faut dire que nous avons encore plus d'ateliers de réparations générales que nos concurrents. Ils n'en ont plus que trois, à Montréal, à Winnipeg et à Calgary. Nous avons des ateliers de réparation de locomotives à Moncton, Rivière-du-Loup, Montréal, Stratford, Transcona, Winnipeg, Edmonton et Port Mann. Les ateliers de grosses réparations pour wagons sont à Moncton, Pointe Saint-Charles, London, Transcona, Winnipeg et Leaside, à Toronto. Autrement dit, nous sommes moins centralisés à cet égard que nos concurrents, ce qui, à notre sens, est regrettable parce que la centralisation des services de réparations normaux en permet le maintien à meilleur compte.

M. JACKMAN: À qui appartient la rotonde à locomotives qui se trouve près d'un embranchement à Toronto, près de l'abattoir?

M. WALTON: Rue John?

M. VAUGHAN: Cette rotonde appartient au Pacifique-Canadien.

M. JACKMAN: Qui en a une autre à Toronto.

M. VAUGHAN: Oui. Nous avons tous deux des rotondes à Toronto, mais le Pacifique-Canadien en a une autre à West-Toronto.

M. JACKMAN: Mais vous n'avez parlé que de trois endroits en ce qui les concerne.

M. WALTON: Je ne parlais pas de rotondes, mais d'ateliers de grosses réparations. Nous faisons des réparations ordinaires à une centaine de rotondes d'un bout à l'autre du pays.

M. JACKMAN: Les locomotives entrent-elles à la rotonde après chaque voyage?

M. WALTON: Oui. Il arrive qu'en surchauffe elles font un trajet plus long avant de passer à la rotonde. Elles peuvent ainsi franchir deux ou trois subdivisions. Cependant, elles vont à la rotonde après chaque voyage afin de subir des réparations normales qu'il ne faut pas confondre avec les réparations plus importantes.

M. EMMERSON: Les locomotives vont-elles toujours de Halifax à Montréal?

M. WALTON: Oui, celles des trains de voyageurs.

M. NICHOLSON: En ce qui concerne le poste "signaux automatiques" qui se chiffre par \$928,000,—somme assez peu importante,—quels sont vos projets en vue d'étendre la mise en service des signaux automatiques?

M. WALTON: Nous ne songeons pas, pour l'instant, à étendre notre système de signaux automatiques. Nous avons déjà pas mal de milles de voie qui sont bien signalées, notamment entre Moncton et Halifax, et Montréal et Chicago, en plus de certains autres parcours de moindre importance. Compte tenu de la

densité de la circulation, nous ne songeons pas, pour l'instant, à augmenter sensiblement le nombre de nos aménagements en signaux automatiques.

M. EMMERSON: A-t-on observé une réduction du nombre d'accidents depuis l'installation du C.T.C. sur la ligne de Moncton?

M. WALTON: Oui; le chiffre des accidents a été particulièrement faible dans le territoire aménagé en C.T.C., pour la bonne raison que l'ensemble de la circulation est dirigée par signalisation. L'homme n'a pas à garder ses ordres de route en mémoire, et ainsi de suite...

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

M. LAPOINTE: Les signaux en question servent à régler la marche des trains et non à défendre les passages à niveau?

M. WALTON: À régler la marche des trains. Si nous ne faisons pas beaucoup en ce sens c'est, notamment, parce qu'il en coûte dix mille dollars par mille de voie ferrée pour centraliser ainsi la direction. Nous ne pouvons nous payer ce luxe que là où la circulation est intense.

Le PRÉSIDENT: Et la page 19?

M. McLURE: Cette propriété, ces terrains, ces \$864,000 dont il est question à la page 19, c'est une immobilisation?

M. VAUGHAN: C'est un crédit, colonel McLure, représentant les terrains vendus.

M. JACKMAN: Quel est ce crédit de \$542,000 à l'égard des propriétés exploitées séparément? C'est le dernier poste à la page 18.

M. COOPER: La Canadian Northern Land Department, \$426,000, ce qui représente les concessions de terrains dont on a disposé; la Canadian National Realities, \$173,000; l'Industrial Land Company; \$146,000, la Consolidated Land Corporation, \$94,000. Ces deux dernières compagnies se trouvent dans les États de Michigan, d'Indiana et d'Illinois. Je crois que ces quatre postes correspondent à peu près au total.

M. JACKMAN: Reste-t-il des millions de dollars en terres non utilisées aux fins du chemin de fer?

M. COOPER: Nous avons beaucoup de terrains, mais je ne crois pas que leur valeur se chiffre par des millions de dollars.

M. VAUGHAN: Nous sommes à vous trouver ces renseignements. Je crois que vous les aviez demandés hier, monsieur Jackman.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout pour la page 18?

M. JACKMAN: Je vois au dernier paragraphe des observations du président que les anciens combattants ont à peu près tous réintégré dans leurs fonctions et que vous avez en outre engagé d'autres anciens militaires. En ce qui concerne vos employés anciens combattants, avez-vous éprouvé de la difficulté à leur conserver leurs droits d'ancienneté? Leur période de service compte-t-elle à cet égard?

M. VAUGHAN: Oui, dans chaque cas on leur a rendu leur ancien emploi ou un emploi meilleur.

M. JACKMAN: Quelle politique pratiquez-vous en ce qui concerne leurs droits de pension accrus?

M. COOPER: Nous les avons protégés en leur accordant 1 p. 100 de leur salaire annuel pour chaque année de service.

M. JACKMAN: La compagnie a contribué pour eux à la caisse de retraite?

M. COOPER: Précisément.

M. JACKMAN: Au taux intégral?

M. VAUGHAN: Calculé selon une moyenne?

M. COOPER: Notre caisse de retraite est fondée sur un système de contribution, et les employés en question n'ayant pas été en mesure d'y contribuer, nous avons pris à leur égard certaines dispositions spéciales. Nous leur avons accordé 1 p. 100 de la moyenne de leur salaire des dix dernières années, pour chaque année de service.

M. JACKMAN: S'ils étaient restés à l'emploi de la compagnie auraient-ils reçu plus de 1 p. 100 de la compagnie?

M. COOPER: Je ne pense pas. Je crois que le 1 p. 100 vaut mieux.

M. JACKMAN: Vos employés n'ont pas manifesté de mécontentement?

M. COOPER: Non monsieur, pas le moins du monde.

M. JACKMAN: Il y a quelques années nous avons parlé de l'engagement d'universitaires. Où en est ce projet?

M. VAUGHAN: Il est en cours de réalisation.

M. JACKMAN: Qu'avez-vous à signaler?

M. VAUGHAN: Je n'ai rien à signaler. Nous recevons chaque année des universitaires choisis surtout sur la foi des recommandations des recteurs ou doyens d'universités portant sur les capacités de ces jeunes gens. Nous en engageons un certain nombre chaque année pour les faire passer de service en service. D'ici deux ans, nous croyons pouvoir être en mesure de déterminer s'ils deviendront de bons employés.

M. JACKMAN: Vous n'avez pas eu assez d'expérience?

M. VAUGHAN: Non. Voyez-vous, nous n'avons pu engager ces jeunes gens pendant la guerre, mais depuis la fin des hostilités nous en avons pris un bon nombre.

M. JACKMAN: Je pense que si vous les faites permuter il y aura moins de mécontentement de la part de ceux qui n'ont pas reçu de formation universitaire.

M. VAUGHAN: Oh oui! Il est bien entendu par les chefs de service que ces jeunes gens doivent avoir toutes les chances de se familiariser avec leur service. Néanmoins ils ne remplacent pas nos vieux employés.

M. JACKMAN: Vous accordez toujours la préférence aux anciens combattants?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Vous cherchez surtout parmi les ingénieurs diplômés?

M. VAUGHAN: Dans une large mesure, mais pas uniquement.

M. JACKMAN: En somme c'est un début prometteur, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Oui, nous croyons pouvoir nous constituer ainsi un excellent personnel.

M. EMMERSON: Vous accordez aux préposés d'ateliers et autres des congés afin de leur permettre de fréquenter l'université?

M. WALTON: Oui, après un certain temps. On ne peut tout de même pas leur permettre d'entrer à notre service et d'obtenir une telle permission tout de suite.

M. JACKMAN: Ils vous quittent pour suivre des cours complets.

M. WALTON: Oui.

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

Page 19, dette fondée, principal et intérêt.

DETTE FONDÉE — PRINCIPAL ET INTÉRÊT

Nom des valeurs	Compagnie	Date d'émission	Date d'échéance	Montant en cours au 31 déc. 1946	Intérêts courus 1946
				\$	\$
GARANTIES PAR L'ÉTAT					
Obligations perpétuelles..... 5%	G. T. R.	1875 à 1883	Perpétuelles	1,473,495 26	73,342 58
Obligations et actions perpétuelles du G.W..... 5%	G. T. R.	1858 à 1876	Perpétuelles	853,272 66	42,372 47
Obligations perpétuelles..... 4%	G. T. R.	1883 à 1918	Perpétuelles	5,960,094 73	236,903 50
Obligations perpétuelles du Nor. Rly..... 4%	G. T. R.	31 juil. 1884	Perpétuelles	27,457 73	1,098 31
Obligations, 1re hypothèque..... 3%	G. T. P.	1er juil. 1905	1er janv. 1962	26,465,130 00	793,953 90
Obligations sterling..... 4%	G. T. P.	1er juil. 1914	1er janv. 1962	7,999,074 00	319,962 96
Obligations, 1re hypothèque..... 3%	Can. Nor.	29 juil. 1903	10 juil. 1953	1,162,768 33	34,883 04
Obligations, 1re hypothèque..... 3½%	Can. Nor.	Mars 1910	20 juil. 1958	5,636,508 10	197,287 05
Obligations, 1re hypothèque..... 3½%	C. N. A.	22 mars 1911	4 mai 1960	550,726 60	19,276 88
Obligations garanties, 30 ans..... 3½%	C. N. O.	8 déc. 1911	19 mai 1961	3,603,182 68	126,008 21
Obligations garanties, 30 ans..... 5%	Nat.-Can.	1er fév. 1924	1er fév. 1954	50,000,000 00	2,500,000 00
Obligations-or garanties, 30 ans..... 4½%	Nat.-Can.	1er juil. 1927	1er juil. 1957	64,136,000 00	2,886,120 00
Obligations-or garanties, 40 ans..... 5%	Nat.-Can.	1er oct. 1929	1er oct. 1969	57,728,500 00	2,886,425 00
Obligations-or garanties, 40 ans..... 5%	Nat.-Can.	1er fév. 1930	1er fév. 1970	17,338,000 00	886,900 00
Obligations-or garanties, 25 ans..... 4¾%	Nat.-Can.	15 juin 1930	15 juin 1955	48,496,000 00	2,303,560 00
Obligations-or garanties, 25 ans..... 4½%	Nat.-Can.	1er fév. 1931	1er fév. 1956	67,368,000 00	3,031,560 00
Obligations-or garanties, 20 ans..... 4½%	Nat.-Can.	1er sept. 1931	1er sept. 1951	48,022,000 00	2,160,990 00
Obligations garanties, 17 ans..... 3%	Nat.-Can.	15 fév. 1936	15 fév. 1953	25,000,000 00	750,000 00
Obligations garanties, 15 ans..... 3%	Nat.-Can.	1er fév. 1937	1er fév. 1952	20,000,000 00	600,000 00
Obligations garanties, 20 ans..... 3%	Nat.-Can.	15 janv. 1939	15 janv. 1959	35,000,000 00	1,050,000 00
Total.....				486,820,210 15	20,880,643 90
GARANTIES PAR LA PROVINCE DE COLOMBIE-BRITANNIQUE					
Obligations, 1re hypothèque..... 4%	C. N. P.	16 nov. 1911	2 avril 1950	798,055 48	31,687 99
Obligations (terminus)..... 4½%	C. N. P.	1913 et 1914	2 avril 1950	1,154,052 13	51,979 00
Total.....				1,952,107 61	83,666 99
ÉMISSION DE FIDUCIE POUR ACHAT DE MATÉRIEL					
Série "O"..... 2½%	Nat.-Can.	1er août 1937	Ser. 1, 8-1947	1,430,000 00	56,604 17
Série "P"..... 3¾%	Nat.-Can.	15 sept. 1938	Ser. 15, 9-1953	3,600,000 00	108,739 61
Série "Q"..... 2½%	Nat.-Can.	1er juil. 1939	Ser. 1, 7-1949	1,950,000 00	56,875 00
Série "G.T.W."..... 2½%	G.T.W.	1er juin 1941	Ser. 1, 6-1951	2,557,000 00	73,425 00
Total.....				9,537,000 00	295,643 78
AUTRES ÉMISSIONS					
Obligations, 1re hypothèque, Canada Atlantic..... 4%	G.T.R.	1er janv. 1905	1er janv. 1955	9,947,934 00	397,919 79
Obligations, 1re hypothèque, Canada Atlantic..... 4%	Pem. Sou.	1er sept. 1906	1er sept. 1956	150,000 00	6,000 00
Obligations, 2e hypothèque, Prairie "A"..... 4%	G.T.P.	1er avril 1905	1er avril 1955	3,574,530 00	142,991 45
Obligations, 2e hypothèque, "Mountain "B"..... 4%	G.T.P.	1er avril 1905	1er avril 1955	3,144,906 00	125,827 00
Obligations, 1re hypothèque, "Lake Superior"..... 4%	G.T.P.	1er avril 1905	1er avril 1955	2,152,008 00	86,090 57
Obligations perpétuelles consolidées..... 4%	Can. Nor.	1903 à 1912	Perpétuelles	3,994,024 66	158,939 70
Obligations perpétuelles consolidées..... 4%	C.N.O.	21 juin 1909	Perpétuelles	890,084 13	35,605 37
Obligations perpétuelles consolidées..... 4%	C.N.Q.	Octobre 1906	Perpétuelles	465,545 33	18,621 81
Obligations perpétuelles..... 4%	Q. & L.S.J.	1er juin 1912	Perpétuelles	287,289 07	11,491 56
Obligations, 1re hypothèque..... 4%	G.T.W.	30 nov. 1900	1er juil. 1950	6,527,336 00	261,237 86

DETTE FONDÉE — PRINCIPAL ET INTÉRÊT—Suite

Nom des valeurs	Compagnie	Date d'émission	Date d'échéance	Montant en cours au 31 déc. 1946	Intérêts courus 1946
				\$	\$
Obligations, 1ère hypothèque, série "A".....	4½% G.T.W.	1er janv. 1930	1er janv. 1930	400,000 00	18,000 00
Obligations-or, 1re hypothèque.....	4% M & P.L.	1er oct. 1900	1er oct. 1950	200,000 00	8,000 00
Créance au Gouvernement du N.-B.....	5% Nat.-Can.	3 sept. 1929	15 fév. 1958	380,022.60	19,001 12
Intérêt sur valeurs rachetées en 1946.....					808,833 28
Total.....				32,113,679 79	2,098,559 51
Total de la dette détenue par le public (y compris \$5,286,302 38 de valeurs au pair gardées aux fonds et comptes spéciaux) conformes au bilan.....				530,422,997 55	23,358,514 18

Ces obligations sont comptées en monnaie canadienne. La monnaie anglaise ou américaine est convertie au pair du change. Cette liste ne comprend pas les valeurs dans le trésor du réseau ni celles qui sont détenues par le trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada, ni celles qui le sont par le Gouvernement fédéral en garantie collatérale.

M. JACKMAN: Les obligations de fiducie pour l'achat de matériel atteignent une valeur de \$9,537,000 pour l'ensemble du réseau.

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Je me demandais si, considérant que vous disposez de matériel roulant d'une valeur de 525 millions, il ne serait pas plus économique de prélever des fonds en augmentant les obligations de fiducie pour l'achat de matériel. J'ai en effet observé, au poste "prêts du Gouvernement canadien à l'égard du matériel roulant" que ces prêts portent intérêt à 2.89 p. 100 en moyenne, alors que les autres emprunts portent intérêt à 3½ p. 100. Y aurait-il intérêt à recourir davantage aux obligations pour achat de matériel afin de profiter du taux réduit?

M. VAUGHAN: Nous sommes à étudier la question, surtout en ce qui concerne le financement de matériel qui figure à notre budget. Nous n'avons pas encore décidé si nous devons inviter les soumissions ou recourir à une émission d'obligations. Il faudra demander au ministère des Finances s'il est disposé à nous prêter à un taux convenable, où s'il n'y aurait pas moyen de nous procurer des fonds ailleurs, à meilleur compte.

M. JACKMAN: Quel taux d'intérêt exige le Gouvernement sur les prêts qu'il vous consent?

M. COOPER: Je crois qu'on peut répondre à cela, monsieur Jackman, en notant que le 2 janvier de cette année nous avons émis 50 millions en obligations.

M. JACKMAN: Pour l'achat de matériel?

M. COOPER: Non, il s'agissait d'une émission d'ordre général qui nous a permis de rembourser à l'État tous les prêts pour achat de matériel roulant portant intérêt à 3½ p. 100.

M. JACKMAN: Quel taux d'intérêt portent les cinquante millions en obligations?

M. COOPER: 2¾ p. 100.

M. JACKMAN: Au pair?

M. COOPER: En tenant compte d'un escompte fractionnel.

M. JACKMAN: Le coût net est voisin de 2¾ p. 100?

M. COOPER: Environ 2.77.

M. VAUGHAN: 2.77 je crois.

M. JACKMAN: Autrement dit, si vous ne pouvez trouver l'argent que vous voulez pour l'achat de matériel roulant à 2.77 p. 100 ou moins... Pendant que nous y sommes, il s'agit bien ici d'obligations pour l'achat de matériel roulant?

M. COOPER: Non.

M. JACKMAN: Il s'agit simplement d'un emprunt garanti par l'État ?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Les obligations pour l'achat de matériel roulant portent-elles toujours environ le même taux d'intérêt ?

M. COOPER: Non, le taux d'intérêt est réduit.

M. JACKMAN: Au Canada quel sera à peu près le taux d'intérêt ?

M. VAUGHAN: Nous croyons pouvoir émettre des obligations pour l'achat de matériel roulant à 2 ou $2\frac{1}{4}$ p. 100.

M. JACKMAN: Et aux États-Unis ?

M. VAUGHAN: Aux États-Unis les taux ont été assez réduits; ils dépendaient des sommes remboursés chaque année à même le fonds d'amortissement. Je croix qu'on en est arrivé à des taux de $1\frac{3}{4}$ p. 100.

M. JACKMAN: Parfait. Pouvez-vous me dire maintenant si vous avez toute liberté de choisir la méthode à employer, lorsque vous désirez financer une nouvelle émission pour l'achat de matériel roulant

M. VAUGHAN: Mais oui, certainement monsieur.

M. JACKMAN: Vous ne devez pas vous en tenir aux conditions posées par le Gouvernement si vous croyez pouvoir vous en tirer à meilleur compte ailleurs.

M. VAUGHAN: Non. Pendant la guerre, naturellement, nous n'avons pas voulu gêner le Gouvernement au moment où il prélevait lui-même des emprunts.

M. COOPER: Les prêts de l'État pour achat de matériel ont été consentis uniquement à cause de la situation créée par la guerre.

Le PRÉSIDENT: Colonel Lapointe, vous aviez une autre question ?

M. LAPOINTE: Laissez. Cela n'a pas d'importance pour l'instant.

Le PRÉSIDENT: Il est midi et demie. Nous pouvons nous réunir de nouveau à 4 h. Peut-être pourrions-nous siéger de 4 h. à 5 h. et demie cet après-midi.

Nous en sommes rendus à la page 19.

Le Comité suspend sa séance à midi et demie pour se réunir de nouveau à 4 h. de l'après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

(La séance est reprise à quatre heures.)

Le PRÉSIDENT: Je pense qu'il y a quorum et que nous pouvons débiter. On a posé certaines questions avant la suspension de la séance à midi; je crois que M. Vaughan est prêt à y répondre. Si vous le voulez bien, il vous fournira les renseignements demandés.

M. VAUGHAN: M. Jackman a posé une question au sujet du nombre d'acres de terre invendues que nous avons dans l'Ouest canadien; ce nombre est de 278,120 acres.

M. JACKMAN: À titre de curiosité, les terres des Prairies, je suppose, avaient été constituées longtemps avant que les chemins de fer Nationaux du Canada devinssent la propriété du réseau, et toutes les terres du National-Canadien furent portées à l'actif de la société ?

M. VAUGHAN: Il y a de cela plusieurs années. Sauf erreur, lorsque les terres des Prairies ont été constituées, le National-Canadien a acheté plusieurs millions d'acres du Canadian Northern.

M. JACKMAN: Les terres que vous possédez maintenant, sont-elles celles de l'ancien réseau, de l'ancien National-Canadien ou sont-ce de nouvelles terres ?

M. VAUGHAN: Je pense que, pour la plupart, ce sont des terres du National-Canadien; il y en a aussi quelques-unes du Grand Trunk-Pacific, tandis que d'autres sont des concessions de la Couronne.

M. JACKMAN: Est-ce que la plupart de ces terres sont propres à la colonisation ?

M. VAUGHAN: Certaines seulement le sont. Nous avons un relevé de la nature du sol pour chaque section. Je ne puis me rappeler exactement quelle proportion de ces terres peuvent être considérées comme bonnes. Plusieurs sont pauvres et ne conviennent guère qu'au pâturage, mais il y en reste de bonnes.

M. NICHOLSON: Avez-vous un état de ces terres par provinces ?

M. VAUGHAN: Non.

M. JACKMAN: Avez-vous encore beaucoup de conventions relatives à des biens-fonds ? L'an dernier, par exemple, vous avez encaissé beaucoup d'argent. Vous attendez-vous de recevoir de fortes sommes du chef des terres que vous avez vendues ?

M. COOPER: Les rentrées de l'an dernier ont été excellentes, en effet.

M. JACKMAN: Est-ce que le montant est considérable ?

M. COOPER: Voulez-vous parler du montant qui reste à percevoir ?

M. JACKMAN: Oui.

M. LOCKHART: Pendant que M. Cooper cherche le chiffre demandé par M. Jackman, M. Vaughan pourrait-il nous dire si certaines de ces terres sont encore mises en vente ?

M. VAUGHAN: Elles sont encore en vente.

M. LOCKHART: Pourriez-vous nous dire à quel prix à peu près ?

M. VAUGHAN: Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais je pourrai vous les fournir.

M. LOCKHART: On m'a demandé des renseignements à ce sujet.

M. COOPER: Deux millions de dollars.

M. JACKMAN: Sont-ce les rentrées de l'an dernier ?

M. COOPER: Non; il reste 2 millions à recouvrer sur les contrats de vente.

M. NICHOLSON: Quelle est votre ligne de conduite concernant la vente des terres qui vous restent ? Cherchez-vous à en pousser la vente ?

M. VAUGHAN: Oui, monsieur. Nous avons à Winnipeg une division des terres qui s'occupe de la vente depuis plusieurs années; on cherche constamment à vendre ces terres, en particulier lorsque le marché est bon et que les prix sont satisfaisants.

M. NICHOLSON: Avez-vous un relevé des ventes de biens-fonds l'an dernier ?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas que nous l'ayons ici, mais nous pourrions vous le fournir. L'avez-vous, monsieur Cooper ?

M. COOPER: Non.

M. VAUGHAN: Nous vous fournirons ce renseignement.

M. JACKMAN: Devez-vous payer des impôts sur ces terres ou sont-elles exemptes d'impôts ?

M. VAUGHAN: Nous payons des impôts.

M. JACKMAN: Pour l'ensemble du réseau, quel est le principe général régissant les impôts municipaux exigés de toutes les lignes du National-Canadien ? À part les chemins de fer du gouvernement canadien, vous payez des impôts sur les lignes du National-Canadien ?

M. COOPER: Nous payons des impôts municipaux dans le Québec, l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-britannique.

M. NICHOLSON: Et en Saskatchewan et au Manitoba ?

M. VAUGHAN: Nous payons un impôt spécial dans ces provinces.

M. COOPER: Une loi provinciale nous a dispensé des impôts municipaux au Manitoba et en Saskatchewan. Nous payons aux provinces des impôts qui, je crois, devaient comprendre les impôts versés aux municipalités.

M. JACKMAN: Lorsque vous vous êtes établis dans ces provinces, était-il convenu que vous ne payeriez pas d'impôts sur les terres que vous possédiez ?

M. COOPER: Je l'ignore. Les lois du Manitoba et de la Saskatchewan interdisent aux municipalités d'imposer les chemins de fer.

M. JACKMAN: Ce doit être un droit que les chemins de fer ont acquis à une autre époque, je suppose. Dans les provinces maritimes vous ne payez pas d'impôts municipaux.

M. COOPER: Nous en payons en certains cas sur les propriétés dites non-ferroviaires.

M. JACKMAN: Est-ce parce que le chemin de fer dans ces provinces était l'ancien Intercolonial ?

M. COOPER: D'une manière générale, oui.

M. McCULLOCH: Que dire de vos propriétés à Montréal ?

M. VAUGHAN: La situation y est différente. Nos propriétés à Montréal appartiennent au réseau. À Halifax, elles sont dévolues à la Couronne.

M. McCULLOCH: Pourriez-vous modifier cet état de choses ?

L'hon. M. CHEVRIER: Je suppose que le Parlement le pourrait; c'est une question qu'on a soulevé maintes et maintes fois. Elle fait présentement l'objet d'instances judiciaires à Halifax et à Saint John. M. Hazen en a dit un mot avant-hier. Dans les provinces maritimes les chemins de fer sont dévolus à la Couronne, tandis que dans le Haut-Canada ils appartiennent aux chemins de fer nationaux du Canada.

M. McCULLOCH: Je songe moins à Halifax qu'au reste de la Nouvelle-Écosse; Halifax n'est pas toute la Nouvelle-Écosse.

L'hon. M. CHEVRIER: La question intéresse la Nouvelle-Écosse, une partie de l'île du-Prince-Édouard, et une partie du Nouveau-Brunswick.

M. JACKMAN: La Couronne ne verse-t-elle pas à ces municipalités des sommes qui tiennent lieu de leurs droits d'imposition ?

L'hon. M. CHEVRIER: Sauf erreur, elle effectue certains versements. Est-ce exact, monsieur MacMillan ?

M. MACMILLAN: C'est exact, monsieur.

M. JACKMAN: Au cours de la guerre, en Grande-Bretagne, où il y avait plusieurs usines de guerre, je crois que la Couronne versait un montant égal à celui dont la propriété eût été frappée, si elle n'avait pas été détenue au nom de la Couronne. Verse-t-on aux municipalités de ces provinces un montant correspondant à celui qu'on devrait payer si les propriétés étaient imposables ?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne sais si elles sont sur le même pied. J'ignore s'il existe un rapport entre les montants qu'on verse en Grande-Bretagne et au Canada.

M. JACKMAN: En principe, on attribue le même montant, mais on ne reconnaît pas à la municipalité le droit d'imposer la Couronne. Est-ce que nous faisons preuve d'autant d'équité au Canada à l'égard des biens de la Couronne utilisés par le réseau ? Savez-vous si les montants versés pour l'usage de ces propriétés, c'est-à-dire les cotisations qui tiennent lieu d'impôts, correspondent plus ou moins à ce que seraient les impôts ?

M. VAUGHAN: Nous ne payons guère d'impôts dans ces provinces, monsieur Jackman. Nous payons volontairement des impôts, par exemple, sur l'hôtel à Halifax. Des négociations sont en cours au sujet des impôts; il en sortira peut-être quelque chose.

M. JACKMAN: Sauf erreur, un procès est en ce moment en instance ?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est juste.

M. JACKMAN: Quelle est la valeur des propriétés utilisées par le chemin de fer dans la ville de Halifax ?

L'hon. M. CHEVRIER: Le procès porte non seulement sur l'imposition à Halifax, mais ailleurs, je pense. Est-ce exact, monsieur MacMillan ?

M. MACMILLAN: Oui. La loi actuelle autorise les villes de Halifax et de Saint John à prélever une taxe d'affaires sur le National-Canadien à titre d'administrateur des propriétés du gouvernement canadien, basée en pratique sur la valeur cotisée.

M. JACKMAN: Cette taxe d'affaires est-elle la même que l'impôt ordinaire de la ville de Halifax ?

M. MACMILLAN: Oui; elle est calculée selon une échelle mobile.

M. JACKMAN: L'impôt dont vous avez fait mention est-il une taxe générale que la ville de Halifax prélève sur la valeur cotisée des immeubles commerciaux ? Est-elle à peu près égale à la valeur des propriétés ?

M. MACMILLAN: Je pense que la taxe d'affaires dans la ville de Halifax n'a pas de parallèle dans le pays. Le taux de la taxe monte très rapidement; la ville tire ainsi des revenus que l'on s'assure ailleurs en imposant la propriété immobilière sur une base annuelle. Il serait vraiment très difficile de la comparer à la taxe générale ou à la taxe d'affaires de Toronto.

M. JACKMAN: En examinant les résultats des opérations du réseau, le Comité aurait peut-être intérêt à connaître la valeur des propriétés que la société détient dans les diverses municipalités des Provinces maritimes, et qui ne sont pas assujetties aux impôts municipaux ordinaires; une fois cette valeur établie, on pourrait en déduire le montant qui tient lieu d'impôts. Je sais que la société paye une taxe sur l'hôtel, comme M. Vaughan l'a mentionné; de cette manière on pourrait en arriver à la somme nette que la société économise du fait que certaines propriétés sont détenues par la Couronne. Ce renseignement serait fort intéressant. Pourrait-on nous le communiquer ?

L'hon. M. CHEVRIER: Sauf erreur, ce renseignement a déjà été fourni au tribunal de Saint John; pour cette raison, je ne crois pas qu'il soit opportun de le révéler ici, puisque l'affaire est pendante. La question de l'imposition fait présentement l'objet d'un litige. Je doute qu'il soit conforme au Règlement du comité, aussi bien qu'à celui de la Chambre des communes, de fournir des renseignements qui font l'objet de procédures judiciaires qui ne sont pas encore terminées.

M. JACKMAN: Je ne cherche pas tant à obtenir ces renseignements qu'à connaître certains faits qui se rattachent aux résultats des opérations du réseau du National-Canadien. Puisque certains avantages s'appliquent à certaines parties du réseau, il serait intéressant d'en connaître la portée.

M. VAUGHAN: En somme, je ne crois pas que nous jouissons d'un traitement de faveur par rapport à un autre réseau. Certains de nos concurrents sont exonérés de certains impôts dans l'Ouest, comme nous le sommes dans l'Est.

M. JACKMAN: N'êtes-vous pas exonérés de certains impôts dans l'Ouest également ?

M. VAUGHAN: Pas autant qu'eux; d'après leur charte, ils jouissent d'exemptions précises. Nous ne voulons pas refuser de fournir des renseignements; mais je crois sincèrement que nous nuirions peut-être à la cause dont les tribunaux sont saisis en discutant cette question ici.

M. JACKMAN: Ce n'est nullement mon intention. J'aimerais avoir les renseignements si l'on peut les fournir. J'ai peine à croire qu'on pourrait ainsi nuire à la cause dont les tribunaux sont saisis. Tout ce que je désire savoir,

c'est simplement la valeur des propriétés de ce genre que vous détenez dans les Provinces maritimes.

L'hon. M. CHEVRIER: Ne sommes-nous pas soumis au Règlement de la Chambre des communes et à celui du Comité? Je ne veux pas sembler restreindre l'examen de cette question; mais le Règlement de la Chambre auquel est soumis le Comité ne laisse aucun doute sur ce point; quand une question est soumise aux tribunaux, elle ne doit pas faire l'objet d'un débat au Comité.

M. JACKMAN: Je ne demande pas un débat sur toute la question. Je demande simplement un renseignement qui, apparemment, est déjà connu du public.

L'hon. M. CHEVRIER: On n'a pas cherché à vous empêcher d'obtenir des renseignements, ni de réponses à vos questions; en fait, on a répondu à presque toutes vos questions, sauf à la dernière. Il me semble qu'on a un motif valable de refuser d'y répondre. Je crois que vous ne devriez pas insister.

M. JACKMAN: Nous pouvons peut-être attendre à la prochaine fois. Peut-être connaissons-nous alors la décision du tribunal?

L'hon. M. CHEVRIER: Je pense que vous ayez alors votre réponse.

M. VAUGHAN: M. Hazen a posé une autre question au sujet de la répartition de la somme de \$2,168,000 apparaissant à la rubrique "accidents aux personnes". Voici: \$172,927 ont été versés au public et \$1,995,000 aux employés. M. Nicholson, je pense, s'est aussi informé de la somme que nous avons dépensée pour nos services d'Orient et d'Europe. Nos services en Europe nous ont coûté \$108,796 en traitements, bureaux et dépenses imprévues; ceux de l'Orient, \$8,740.

Le PRÉSIDENT: Sont-ce toutes les questions qu'on a posées? Messieurs, nous étions rendus à la page 19 lorsque nous avons suspendu la séance.

M. HAZEN: J'ai posé une question hier; je ne suis pas sûr d'avoir saisi la réponse. J'ai demandé si les huit hôtels exploités par la société avaient réalisé assez de bénéfices pour permettre de verser de l'intérêt sur les immobilisations. Sauf erreur, on a dit que ce n'était pas le cas; est-ce exact? Je pensais que l'hôtel ici faisait assez d'argent pour verser l'intérêt sur les placements.

M. COOPER: Parlez-vous de 1946?

M. HAZEN: Je parlais d'une manière générale, hier. Je demandais si les huit hôtels appartenant au chemin de fer faisaient assez d'argent pour verser l'intérêt sur les capitaux immobilisés. Sauf erreur, on m'a répondu par la négative.

M. COOPER: Non, on vous a répondu qu'ils versaient l'intérêt. En 1946 notre revenu net d'exploitation a été de \$1,102,000 et j'ai dit que nos immobilisations en hôtels s'établissaient à 27 millions. En prenant 3 p. 100 de ce montant nous aurions \$810,000; si de \$1,102,000 vous soustrayez \$810,000, vous pouvez donc constater que les hôtels ont réalisé assez de bénéfices pour verser l'intérêt.

M. HAZEN: Il s'agit de 1946?

L'hon. M. CHEVRIER: Est-ce que la situation a été la même en 1945, 1944 et 1943?

M. COOPER: En 1945, les bénéfices des hôtels ont été un peu plus considérables qu'en 1946. Je n'ai pas sous la main les chiffres de 1944; mais, en réponse à une question de M. Nicholson, nous sommes à préparer un relevé des résultats financiers des hôtels à compter de 1937. Ce relevé sera probablement prêt demain.

M. HAZEN: La réponse s'y trouvera?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous en sommes à la page 19 que nous étions à examiner lors de la suspension de la séance, à midi. Il s'agit de la dette consolidée, principal et intérêts. Avez-vous des questions à poser à ce sujet?

M. NICHOLSON: Presque tous les ans le président a formulé certaines observations sur le fardeau des frais généraux qui grève la société. Pourrait-il nous dire si l'on a fait quelque progrès dans la démarche tendant à faire alléger par l'État une partie de ce fardeau? Vu qu'on a signalé que le public serait appelé à supporter une partie de ce fardeau par suite d'une augmentation du tarif-marchandises, je crois qu'on devrait reviser le capital du chemin de fer.

M. VAUGHAN: J'ai fait un exposé assez long de cette question l'an dernier, comme vous vous en souvenez. La situation n'a pas changé depuis. Je ne crois pas pouvoir en dire plus long sur le sujet. Nous poursuivons nos pourparlers avec le ministère des Finances; nous ne sommes pas encore tombés d'accord.

M. NICHOLSON: Le ministre a peut-être quelques observations à formuler?

L'hon. M. CHEVRIER: Je corrobore cette assertion en disant que le Gouvernement a examiné et continue d'examiner la question générale des charges fixes des chemins de fer Nationaux du Canada. Cette question comporte de plusieurs aspects, dont la solution n'est pas facile. On n'a pas encore pris de décision définitive à ce sujet. J'aimerais pouvoir offrir à l'honorable député des motifs d'espérer une décision favorable; mais tout ce que je puis dire pour le moment, c'est qu'on étudie soigneusement la question.

M. JACKMAN: Monsieur le président, à ce sujet j'ai remarqué que le rapport du vérificateur déclare que la proportion des charges fixes par rapport aux recettes d'exploitation a été de 11·3 p. 100; c'est une proportion assez élevée. Je suppose qu'elle était beaucoup plus forte avant la guerre?

M. COOPER: Oui; en 1939, par exemple, elle était de 26·24 p. 100.

L'hon. M. CHEVRIER: Au regard de 16·76 pour le Pacifique-Canadien.

M. COOPER: Et au regard de 5 p. 100 pour les chemins de fer de premier ordre aux États-Unis.

M. JACKMAN: Elle a décliné?

M. VAUGHAN: La proportion n'a pas décliné.

M. JACKMAN: Avez-vous un relevé indiquant cette proportion pour le Pacifique-Canadien et d'autres lignes semblables aux États-Unis?

M. COOPER: En 1945 cette proportion a été de 7·8 pour le Pennsylvania, de 6·7 pour le New York Central, de 4·4 pour le Southern Pacific, de 1·7 pour le Santa Fe, de 2·8 pour le Union Pacific, de 4·8 pour le B & O, soit de 5·8 p. 100 pour le groupe des chemins de fer de premier ordre. Cette proportion a été de 6·1 p. 100 pour le Pacifique-Canadien et 11·3 p. 100 pour le National-Canadien.

Ce sont là les chemins de fer les plus importants, qu'on peut comparer équitablement aux chemins de fer Nationaux du Canada. Vous constaterez que la proportion de nos charges fixes par rapport à nos recettes est à peu près deux fois plus élevée que celle des autres chemins de fer du même ordre.

M. NICHOLSON: Quel a été le chiffre du Pacifique-Canadien, encore une fois?

M. COOPER: 61·6 p. 100.

M. JACKMAN: Dans le cas des autres chemins de fer, est-ce que la proportion des charges fixes par rapport aux recettes d'exploitation a décliné dans la même mesure que dans le cas du National-Canadien?

M. COOPER: Eh bien, monsieur Jackman, au cours de la guerre, alors que les recettes découlant du trafic ont doublé, vous vous rendez compte que le rapport entre les charges fixes et les recettes...

M. JACKMAN: Mais en est-il ainsi si l'on compare votre chemin de fer aux autres?

M. COOPER: Je ne le crois pas.

M. JACKMAN: Cette proportion a diminué très sensiblement pour tous les chemins de fer ?

M. COOPER: Je pense que cette proportion est, dans notre cas, un peu plus démesurée qu'en 1939.

M. JACKMAN: Vous voulez dire que, si la leur était de 8 et la vôtre de 16, la vôtre est maintenant de 8 et la leur est inférieure à 4 ?

M. COOPER: En 1929 la proportion était de 15 pour les chemins de fer de premier ordre et de 26 pour le nôtre. La leur est maintenant de 5·8 et la nôtre de 11·3. À l'heure actuelle la proportion dans notre cas est d'environ deux fois plus forte, mais il n'en était pas ainsi en 1939. La proportion était alors de 26 contre 15; présentement, elle est de 11 contre 5; les charges disproportionnées du National-Canadien ont augmenté au lieu de diminuer.

M. JACKMAN: Le problème que pose cette disproportion qui est vraiment assez sérieuse dans votre cas, s'est beaucoup atténué grâce à l'augmentation énorme du volume de la circulation. Comme M. Vaughan l'a dit hier, des recettes brutes d'exploitation de 300 millions auraient pu suffire à maintenir le chemin de fer en solide posture financière; mais à présent il lui en faut 400 millions, de sorte que c'est l'obligataire qui subit la perte en ce cas, puisque vous touchez beaucoup plus de revenus et que le revenu national est plus considérable.

M. COOPER: Je ne l'affirmerais pas, parce que vous devez...

M. VAUGHAN: Les salaires et le prix des matériaux ont augmenté, monsieur Jackman, de sorte que nous sommes exactement dans la même situation qu'au-paravant.

M. COOPER: La proportion de nos frais d'exploitation a augmenté; aussi, l'écart entre les recettes nettes d'exploitation et les charges fixes a-t-il diminué.

M. JACKMAN: Je sais que vous n'avez pas une très forte marge.

M. COOPER: La proportion de nos frais d'exploitation est de 89 p. 100. Une marge de 11 p. 100 ne nous permet pas d'acquitter les frais généraux. Nous avons eu un déficit de 9 millions.

M. NICHOLSON: Je me demande si M. Vaughan pourrait exposer brièvement la dernière proposition qu'on a formulée au Gouvernement en vue d'obtenir un allègement.

M. VAUGHAN: Nous avons proposé au Gouvernement d'accepter de notre part des obligations imputables sur le revenu, qui remplaceraient les obligations sans garantie du National-Canadien, du G. T. R. et du G. T. P. dévolues à la Grande-Bretagne au cours de la guerre. Autrement dit, l'intérêt serait versé lorsqu'il serait gagné et dans la mesure où il le serait.

M. REID: A-t-on déjà évalué tous les actifs tangibles de la société? Autrement dit, à 3 p. 100, quel serait l'intérêt par année? Je soulève la question parce qu'on a dit que, si l'on annulait les frais généraux et le passif des chemins de fer Nationaux du Canada, si la société n'avait pas à faire face à ces frais généraux, elle pourrait se tirer d'affaire. Il m'intéresse de connaître l'évaluation effective des actifs tangibles à 3 p. 100. Quel serait le service des intérêts par année?

M. VAUGHAN: Vous voulez dire le montant auquel s'élèverait l'intérêt sur l'évaluation à 3 p. 100?

M. COOPER: S'il nous avait fallu acquitter nos charges fixes à leur taux actuel et, en outre, 3 p. 100 sur le capital social, nous aurions eu déficit de 40 millions en 1946.

M. REID: Je ne parle pas du capital social. Il y a certains chiffres qu'on soumet à la Commission des transports lorsqu'on veut obtenir une augmentation; d'habitude la commission demande à la société quelle somme elle a dépensée. Le capital social n'a probablement pas de rapport avec la somme dépensée par

la société, mais je tiens à savoir si l'on a déjà fait un relevé de la valeur de ses actifs tangibles. On a certainement dû le faire au cours de certaines années. Qu'arriverait-il si quelqu'un avait la témérité de dire qu'il veut acheter toute l'entreprise? C'est un cas hypothétique. La première chose à faire serait de connaître la valeur des actifs tangibles, c'est-à-dire des biens-fonds, etc.

M. VAUGHAN: La première chose à faire, à mon avis, serait d'établir le chiffre des bénéfices que le chemin de fer peut réaliser. Point ne serait besoin de savoir combien le chemin de fer a coûté; mais il y aurait lieu de déterminer ce que rapporterait le placement, si vous achetiez l'entreprise. C'est la première chose que vous voudriez connaître. Vous cherchiez à savoir quel intérêt vous rapportera votre placement.

M. REID: Mais je ne suis pas aussi habile. Je demanderais à connaître la valeur de l'entreprise; je chercherais à obtenir un chiffre pratique. Si j'achetais un édifice, c'est ce que je voudrais savoir.

M. VAUGHAN: Non, la valeur vous intéresserait plus que le prix de revient.

M. REID: D'accord; c'est ce que je voudrais savoir: le coût de l'édifice et sa valeur actuelle.

M. VAUGHAN: Si vous achetiez une conciergerie, vous feriez une offre en vous fondant sur un revenu de 4 p. 100. Cette offre pourrait n'avoir aucun rapport avec le coût de l'immeuble; elle ne représentait peut-être que la moitié du coût.

M. REID: Il y a 18 ans que je siége à la Chambre des communes; chaque année j'ai entendu dire que, si l'on faisait disparaître tous ces frais généraux et si l'on plaçait le National-Canadien sur le même pied que le Pacifique-Canadien, il pourrait faire bonne figure. J'aimerais savoir s'il en serait ainsi, si on le libérait du passif fixe qu'on tolère depuis des années.

M. VAUGHAN: Je pense que la seule comparaison juste doit être établie avec les chemins de fer qui nous font concurrence, ceux qui ont des charges fixes comparables aux nôtres. Nous savons tous que, si l'État ne s'était pas porté acquéreur de ces propriétés, l'adjudicataire aurait sensiblement réduit les charges fixes, comme on l'a fait dans le cas de la ligne du Sault-Sainte-Marie du Pacifique-Canadien.

M. REID: Nous avons un chemin de fer en Colombie-britannique que j'aimerais vendre: le P. and G. Si vous vouliez l'acheter, j'ose affirmer que vous voudriez connaître la valeur de la propriété.

M. VAUGHAN: Je tiendrais à savoir quels bénéfices elle pourrait permettre de réaliser, mais je n'attacherais pas beaucoup d'importance à la somme qu'on a dépensée pour l'exploiter.

M. REID: L'état financier vous intéresserait au plus haut point; vous ne diriez pas que les fonds qu'on y a placés ne vous intéressent pas.

M. VAUGHAN: Je m'intéresserais aux bénéfices que l'entreprise pourrait réaliser.

M. REID: Aux bénéfices qu'elle est en mesure de réaliser.

M. NICHOLSON: Si vos charges fixes avaient été les mêmes que celles du Pacifique-Canadien, quelle eût été la différence en ce qui concerne les opérations de 1946?

M. COOPER: Il me faudra faire ce calcul à votre intention. Je pense que nous avons ce chiffre pour 1945.

M. VAUGHAN: Nous connaissons les charges fixes du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. CHEVRIER: Il y aurait eu toute la différence qui existe entre un excédent et un déficit.

M. WARREN: En attendant, pour revenir à la question très intéressante qu'a soulevée M. Reid, nous constatons que le National-Canadien doit payer plus

qu'il est en mesure de le faire; s'il en était autrement il pourrait se tirer d'affaire. Je vois pourquoi M. Reid tient à éclaircir ce point.

M. VAUGHAN: C'est le point que nous tentons d'établir. Si l'on réduisait les charges fixes suffisamment pour permettre au chemin de fer de verser l'intérêt, ce serait merveilleux. En outre,—le Pacifique-Canadien est dans le même cas—, il faut que notre tarif-marchandises soit assez élevé pour nous permettre de faire nos frais.

M. WARREN: Je n'ai jamais fait partie du Comité auparavant, mais il m'est venu à l'idée qu'on aimait à faire servir à des fins de propagande le fait qu'autrefois nous acquittions des impôts d'un million par semaine, de 55 millions par année.

M. VAUGHAN: Il y a de cela plusieurs années.

M. WARREN: Oui; je suis très heureux d'assister à un débat sur l'organisation financière de la société, ainsi que d'apprendre qu'elle a réalisé un surplus l'an dernier.

L'hon. M. CHEVRIER: Je pense qu'on a oublié une chose. Lorsque le National-Canadien s'est porté acquéreur de l'entreprise, on n'a pas eu recours à la liquidation, comme on l'a fait aux États-Unis; la société a dû assumer une dette énorme. M. Cooper en connaît probablement le montant, mais le service de l'intérêt sur cette dette s'est élevé à plus de 100 millions à 161 millions depuis cette époque. Je comprends pourquoi le président a répondu à M. Reid que ce sont moins les fonds engloutis dans l'entreprise qui comptent que les bénéfices qu'elle peut rapporter.

M. REID: Pour revenir à ce sujet, avec le système de comptabilité qu'elle a,—je sais qu'il est excellent,—on a certainement dû établir la valeur des actifs tangibles.

L'hon. M. CHEVRIER: Si vous vous reportez à la page 10, vous verrez à la rubrique des placements une répartition des actifs tangibles.

M. NICHOLSON: Pour aborder la question sous un autre angle, supposons que depuis la constitution en corporation du National-Canadien vous ayez eu les mêmes charges fixes que le Pacifique-Canadien, vous n'auriez pas accumulé ces déficits considérables au cours des années 30. Je pense que vous avez toujours payé des frais d'exploitation. Depuis les débuts de l'entreprise, je suppose que le rendement des capitaux eût été le même, si vos charges fixes avaient été les mêmes que ceux du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. CHEVRIER: Comment ditez-vous?

M. VAUGHAN: Les charges fixes du Pacifique-Canadien, d'après leur rapport annuel, se sont élevées à 18 millions de dollars.

L'hon. M. CHEVRIER: Et quels ont été celles du National-Canadien?

M. VAUGHAN: Nos charges fixes se sont établies à 44 millions.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce montant comprend les prêts de l'État?

M. JACKMAN: Mais votre chemin de fer est le plus considérable au monde.

M. VAUGHAN: Oui, mais nous avons aussi un plus grand nombre de lignes qui ne sont pas lucratives et le service de l'intérêt est beaucoup plus important.

M. JACKMAN: En jetant un coup d'œil sur le bilan, vous ne diriez pas, s'il s'agissait de remplacer certaines valeurs,—je ne voudrais pas que vous vous en teniez à cette déclaration—, qu'on n'a ni majoré l'actif, ni diminué le passif, qu'il s'y trouve effectivement une valeur de remplacement de 2 millions aux prix actuels?

M. VAUGHAN: Ces chiffres, bien entendu, représentent le coût de la propriété.

M. JACKMAN: Mais il n'y a aucune majoration du capital, comme vous le savez, dans les états financiers qu'on nous soumet aujourd'hui. Ce peut être une dépense peu judicieuse, mais il n'y a pas de majoration de capital.

M. VAUGHAN: Tout ce que je puis vous dire, c'est que, lorsque nous nous sommes portés acquéreurs du Grand Trunk, du Grand Trunk Pacific et du Canadian Northern Railway, aucune de ces entreprises n'était en mesure d'assurer le service de l'intérêt.

M. NICHOLSON: M. Cooper a-t-il le renseignement que je lui ai demandé.?

M. COOPER: Ces chiffres indiquent ce qu'auraient été les résultats si les charges fixes d'autres sociétés importantes par rapport à leurs recettes avaient été du même ordre que les nôtres. Le Pennsylvania, qui avait un excédent de 49 millions en 1945 en aurait eu un de 16 millions; c'est-à-dire si la proportion de ses charges fixes par rapport à ses recettes brutes avait été la même que la nôtre. Le New York Central, qui a eu un excédent de 24 millions, aurait eu un déficit de 5 millions. Le Southern Pacific, qui a accusé un excédent de 33 millions, aurait accusé un déficit de 7 millions. Le Santa Fe, qui a eu un excédent de 29 millions, aurait eu un déficit de 21 millions. Le Union Pacific, qui a accusé un excédent de 33 millions, aurait accusé un déficit de 8 millions. Le B & O, qui a eu un excédent de 15 millions, aurait eu un déficit de 7 millions. Les chemins de fer de premier ordre, qui ont accusé un excédent global de 450 millions, auraient accusé un déficit de 32 millions, si la proportion de leurs charges fixes avait été la même que la nôtre. Le Pacifique-Canadien, qui a eu un excédent de 31 millions en 1945, en aurait eu un de 15 millions.

M. NICHOLSON: Étant donné que le ministre des Finances a fait part d'un excédent d'environ un million par jour l'an dernier, je pense que le Gouvernement devrait bien accueillir votre requête tendant à alléger vos charges fixes, afin de les mettre sur le même pied que ceux des chemins de fer du même ordre.

L'hon. M. CHEVRIER: Je l'espère.

M. REID: Quelle somme épargneriez-vous par année au chapitre du service des intérêts, s'il était possible de racheter tous les titres, puis de les émettre au taux régulier d'intérêt qui est d'environ 2½ à 3 p. 100 dans le moment? Quelle somme économiseriez-vous?

M. VAUGHAN: Quelle est notre moyenne?

M. COOPER: Notre taux moyen d'intérêt a été de 4·24 p. 100 en 1946, c'est-à-dire sur notre dette envers le public. Si l'on inclut l'amortissement de l'escompte et d'autres charges de ce genre, il est de 4½ p. 100. Si l'on établissait l'intérêt à 3 p. 100, il diminuerait du tiers; au lieu de payer 23 millions, nous aurions versé au public environ 15 millions en intérêt.

M. REID: C'est une somme imposante.

M. COOPER: En effet.

M. JACKMAN: Si, l'an dernier, le Gouvernement avait agréé votre requête d'échanger des titres rapatriés contre des obligations imputables sur le revenu, votre déficit eût été différent?

M. COOPER: Nous n'en aurions pas eu. L'intérêt sur les titres rapatriés s'élevait à \$13,698,000 et notre déficit a été de \$8,961,000.

M. JACKMAN: Vous vous seriez tiré d'affaire l'an dernier.

M. COOPER: Nous aurions accusé un excédent de \$4,700,000.

M. JACKMAN: Je n'en conclus pas qu'en ce cas vous n'auriez pas demandé une augmentation du tarif-marchandises.

M. COOPER: Il ne nous aurait pas fallu obtenir du Parlement un crédit pour payer au Gouvernement l'intérêt que nous lui devons.

M. JACKMAN: Vous me posez une question. Je vous en ai posé une.

M. COOPER: Non, monsieur.

M. VAUGHAN: Je réponds à votre question en disant qu'il nous aurait fallu quand même adresser la requête, parce que nos frais cette année sont beaucoup plus élevés que l'an dernier.

M. JACKMAN: C'est une question très vaste.

M. REID: Est-ce que l'expression "obligations-or garanties" diffère de celle d'"obligations garanties"? Est-ce uniquement une expression financière?

M. COOPER: Je ne crois pas qu'elle ait de sens de nos jours. Elle en avait peut-être au moment de l'émission de ces obligations, alors que le Canada avait l'étalon-or.

M. WARREN: Ce matin on a soulevé la question du service des wagons-salons du National-Canadien. Hier on a abordé le sujet sous un autre angle. Nous avons des lignes allant d'Arnprior à Evangille et de Golden-Lake à Pembroke, que le National-Canadien a cherché à abandonner parce qu'elles n'étaient pas lucratives. Les résidents de Renfrew-Nord ont toujours pu démontrer que ces lignes rendaient service. Je comprends facilement qu'il vait la peine de faire une foule de ces dépenses, même si le National-Canadien s'endette un peu.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous assez étudié ce problème pour passer à une autre page? Nous passerons à la page 20, immobilisations dans les filiales.

IMMOBILISATIONS DANS LES FILIALES

COMPAGNIE	Total en cours, valeur nominale	Détenues par le réseau du National-Canadien	
		Valeur nominale	Valeur comptable
ACTIONS:			
The Belt Railway Company of Chicago....	\$ 3,120,000 00	\$ 240,000 00	\$ 240,000 00
Canadian Government Merchant Marine, Limited.....	800 00	800 00	800 00
Central Vermont Transportation Company....	200,000 00	50,000 00	20,000 00
Chicago & Western Indiana Railroad Company.	5,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00
The Detroit & Toledo Shore Line Railroad Company.....	3,000,000 00	1,500,000 00	1,500,000 00
Détroit Terminal Railroad Company.....	2,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00
Northern Alberta Railways Company..... (représentant le montant versé, soit 10%)	625,000 00	312,500 00	312,500 00
The Ontario Car Ferry Company (Limited)...	500,000 00	250,000 00	169,007 53
The Public Markets, Limited.....	1,150,000 00	575,000 00	575,000 00
Railway Express Agency, Incorporated (sans valeur nominale).....	1,000 actions	6 actions	600 00
The Toronto Terminals Railway Company....	500,000 00	250,000 00	250,000 00
The Toledo Terminal Railroad Company.....	4,000,000 00	387,200 00	387,200 00
Lignes aériennes Trans-Canada..... (représentant le montant versé, soit 82.5%)	6,600,000 00	6,600,000 00	6,600,000 00
Vancouver Hotel Company, Limited.....	150,000 00	75,000 00	75,000 00
			<u>\$12,140,107 53</u>
OBLIGATIONS:			
Northern Alberta Railways Co., Obligations de 1re hypothèque.....	\$31,530,000 00	\$15,765,000 00	\$15,765,000 00
The Toronto Terminals Railway Co., Obligations de 1re hypothèque.....	25,810,000 00	12,905,000 00	12,905,000 00
			<u>\$28,670,000 00</u>
AVANCES:			
Chicago & Western Indiana Railroad Company.....			\$ 2,482,544 01
The Railroad Credit Corporation.....			5,555 86
Railway Express Agency, Incorporated.....			155,077 87
Vancouver Hotel Company, Limited.....			10,207 89
			<u>\$ 2,653,385 63</u>
			<u><u>\$43,463,493 16</u></u>

PASSIFS ÉVENTUELS IMPORTANTS

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA:

Au 31 décembre 1946, la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada avait souscrit 8 millions de dollars du capital-actions des Lignes aériennes et en avait payé, à la suite d'appels de fonds, la somme de \$6,600,000.

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANY:

Au 31 décembre 1946, la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada avait souscrit \$3,125,000 du capital-actions de la Northern Alberta Railways Company et en avait payé, à la suite d'appels de fonds, la somme de \$312,500.

DETROIT & TOLEDO SHORE LINE RAILROAD COMPANY:

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company comme répondant conjoint et solidaire par endossement du principal et des intérêts, \$3,000,000, 4 p. 100, 1re hypothèque—Obligations-or, 50 ans, à échoir en 1953.

TOLEDO TERMINAL RAILROAD COMPANY:

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company, \$5,800,000, 4½ p. 100, 1re hypothèque—Obligations-or, 50 ans, échues en 1957. La garantie porte sur les intérêts seulement et est solidaire, mais non conjointe. La part de la Grand Trunk Western Railroad Company représente 9.68 p. 100.

CHICAGO & WESTERN INDIANA RAILROAD COMPANY:

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company, conformément à un bail supplémentaire conjoint, en date du 1er juillet 1902, entre la Grand Trunk Western Railway Company et quatre autres compagnies propriétaires. L'engagement porte sur le remboursement du principal des obligations à leur échéance et des intérêts échus sous forme de loyer annuel. La Grand Trunk Western Railway Company s'engage à rembourser 1/5 des obligations émises relativement à la propriété en commun, et tout le montant des obligations émises relativement à son droit exclusif de propriété. Obligations hypothécaires consolidées, 4 p. 100, à échoir en 1952, et les montants en souffrance le 31 décembre 1946 sont:

Obligations émises pour propriété en commun	\$39,973,019 39
Obligations émises pour droit exclusif de propriété	225,535 36

Assumé par la Grand Trunk Western Railroad Company, conformément à un bail supplémentaire conjoint, en date du 1er mars 1936, entre la Grand Trunk Western Railroad Company et d'autres compagnies propriétaires. L'engagement a pour objet de payer, sous forme de loyer, des montants suffisants au rachat d'obligations parvenues à maturité, ainsi que des intérêts exigibles. La part de la Grand Trunk Western Railroad Company représente 1/5 pour aussi longtemps que l'un des quatre autres co-propriétaires tient ses engagements. Les obligations sont de 1re hypothèque et de remboursement, 4½ p. 100, série "D" des obligations du fonds d'amortissement, à échoir en 1962, et le montant en souffrance, le 31 décembre 1946, était de \$17,198,000.

PLAN DE PENSION DU NATIONAL-CANADIEN:

On a établi des réserves pourvoyant aux contrats en vigueur aux termes du plan contractuel de 1935, mais ne pourvoyant pas aux pensions soumises à certaines conditions aux termes de ce plan ou de plans antérieurs non contractuels.

M. REID: Pourquoi les chemins de fer Nationaux du Canada placent-ils des fonds dans les Lignes aériennes Trans-Canada? Ces dernières ont accusé un déficit l'an dernier? Pour quel motif le National-Canadien a-t-il acheté des obligations au montant de 8 millions de dollars?

L'hon. M. CHEVRIER: Le National-Canadien est propriétaire des Lignes aériennes Trans-Canada. Il en possède toutes les actions.

M. JACKMAN: Pourquoi le National-Canadien s'est-il lancé dans cette entreprise? Sauf erreur, votre concurrent a rejeté une offre à peu près semblable. Il le regrette peut-être aujourd'hui. Cette entreprise vous a-t-elle été imposée par le Gouvernement, ou les administrateurs du National-Canadien tenaient-ils à y participer?

M. VAUGHAN: Je me rappelle que lors de l'établissement des Lignes aériennes Trans-Canada le Gouvernement désirait ardemment doter le Canada d'un service aérien digne de l'importance de notre pays. Il offrit au Pacifique-Canadien et au National-Canadien une part égale de droits de propriété dans cette entreprise. Je pense que le Pacifique-Canadien a rejeté cette offre parce qu'il ne pouvait pas en avoir la maîtrise absolue. À plusieurs reprises, depuis, il a manifesté le désir de posséder une part des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. NICHOLSON: Quel prix consentirait-il à offrir en retour du monopole de ces lignes?

M. VAUGHAN: Je l'ignore, mais les Lignes aériennes Trans-Canada ont été exploitées avec succès. Il est vrai qu'elles ont perdu de l'argent l'an dernier, mais le fait n'est pas unique dans le domaine des lignes aériennes de l'Amérique du Nord. Je pense que vous connaîtrez tous les détails au sujet des Lignes aériennes Trans-Canada lorsque, dans quelques jours, M. Symington se présentera devant vous.

M. JACKMAN: Quant à ses rapports avec le National-Canadien, teniez-vous à vous lancer dans cette entreprise ou étiez-vous tout bonnement disposés à l'accepter?

M. VAUGHAN: Je pense que nos directeurs étaient disposés à se lancer dans l'entreprise. On avait l'impression que les lignes aériennes constitueraient le moyen de transport de l'avenir et que, comme le National-Canadien s'occupait déjà de transport, il a paru préférable pour notre compagnie d'avoir la maîtrise des lignes aériennes plutôt que d'avoir à faire face à un concurrent du service aérien.

M. JACKMAN: C'est précisément pour cette raison que la I. C. C., des États-Unis, ne permet pas aux réseaux de chemin de fer de se lancer dans une entreprise, parce qu'elle ne veut pas qu'un service de transport en maîtrise un autre.

M. COOPER: Il ne s'agit pas de la I. C. C., mais de la C. A. B.

M. VAUGHAN: C'est une décision du Gouvernement, non de la I. C. C.

M. JACKMAN: De fait, est-il juste d'affirmer que le Pacifique-Canadien n'a pas voulu participer à cette entreprise parce qu'il ne pouvait pas en avoir la maîtrise? Si ces lignes avaient été possédées ou exploitées en commun, le National-Canadien aurait eu un certain nombre d'administrateurs, le Pacifique-Canadien également, puis le ministère des Transports, ou le Gouvernement, encore un certain nombre, de sorte que, le ministère des Transports et le National-Canadien, ne faisant qu'un dans certains cas...

L'hon. M. CHEVRIER: Pas toujours.

M. JACKMAN: auraient eu la maîtrise et l'autre partie se serait trouvée en minorité. N'est-ce pas à peu près exact?

M. VAUGHAN: Je ne saurais, à vrai dire, vous donner tous les détails. Je n'ai pas dirigé l'affaire. Je n'ai rien eu à y voir dans ce temps-là.

M. JACKMAN: Vous ne pouvez pas affirmer catégoriquement que le Pacifique-Canadien a rejeté l'offre parce qu'il n'aurait pas eu la maîtrise. La raison vient peut-être du fait qu'il ne pouvait avoir une part égale dans l'entreprise.

M. VAUGHAN: Sauf erreur, j'ai l'impression qu'il aurait eu une part égale à celle du National-Canadien.

M. JACKMAN: Il aurait bien pu y avoir un tiers.

M. VAUGHAN: C'était possible. Je n'ai pas tous les détails présents à la mémoire.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous pourrez obtenir tous les renseignements de M. Symington qui se présentera au Comité la semaine prochaine ou dans deux semaines.

M. VAUGHAN: M. Symington sera en mesure de répondre à toutes les questions que vous lui poserez au sujet des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. NICHOLSON: Pour ce qui est du chemin de fer Northern-Alberta, quel a été le résultat de l'exploitation, l'an dernier?

M. VAUGHAN: La perte a été assez importante. M. Cooper peut vous donner les détails.

M. COOPER: La compagnie des chemins de fer Nationaux a pris à son compte une partie du déficit du chemin de fer Northern-Alberta, soit \$495,000, en 1946.

Or, comme ce montant représente la moitié du déficit, la perte devait être de \$990,000.

M. NICHOLSON: Pendant combien d'années y avez-vous réalisé un surplus?

M. COOPER: Trois ou quatre des années de guerre ont permis au chemin de fer Northern-Alberta de réaliser des profits.

M. NICHOLSON: Certains habitants de cette région affirment que si ce chemin de fer était relié au littoral, l'exploitation en serait profitable. Avez-vous déjà examiné le problème de ce point de vue?

L'hon. M. CHEVRIER: Vous parlez de la voie de Dawson-Creek à Prince-George?

M. NICHOLSON: Oui; y aurait-il moyen de terminer la construction de cette voie?

M. VAUGHAN: Nous avons étudié la question plusieurs fois. Nous n'avons pas encore réussi à justifier la dépense d'une aussi forte somme pour la construction de la ligne de la région de la rivière de la Paix à Prince-George.

L'hon. M. CHEVRIER: Avez-vous lu le rapport de l'Assemblée législative de la Colombie-britannique à ce sujet?

M. REID: Je voudrais parler des placements dans diverses compagnies des États-Unis dont il est question à la page 20. Ces immobilisations portent-elles intérêt au remboursement?

M. COOPER: Nous avons fourni ce renseignement ce matin.

M. REID: Dans ce cas, point n'est besoin de répondre maintenant.

M. JACKMAN: De façon générale, pour revenir à la question de la ligne entre la région de la rivière de la Paix et Prince-George, le trafic se dirigerait-il ainsi sur Vancouver?

M. VAUGHAN: Oui, mais aujourd'hui une bonne partie des céréales de la région de la rivière de la Paix s'acheminent de ce côté en passant par Edmonton, puis par nos voies jusqu'au littoral du Pacifique. Je ne crois pas que les habitants de cette région en souffrent.

L'hon. M. CHEVRIER: On a examiné la question d'une ligne de Dawson-Creek à Prince-George, la passe du Pin, la passe de la rivière de la Paix et d'autres routes.

M. VAUGHAN: Cela entraînerait de fortes dépenses sur la ligne Prince-George-Edmonton, parce qu'il n'existe aucun moyen de raccordement entre Quesnel et Prince-George, ni à partir de Clinton jusqu'à la ligne principale du National-Canadien où à celle du Pacifique-Canadien.

M. NICHOLSON: Pouvez-vous nous dire de mémoire quelle est la distance de Dawson-Creek à Prince-George?

M. VAUGHAN: Plusieurs centaines de milles; de 400 à 500 milles environ.

M. JACKMAN: Est-ce ce que représente la ligne noire sur votre carte,—la ligne P.G.E.?

L'hon. M. CHEVRIER: Rien n'est indiqué sur votre carte. C'est bien la ligne noire. On avait soumis deux ou trois projets: une de Dawson Creek à Hudson-Hope, puis cet autre où la voie passerait par la passe du Pin, et un autre par la passe de la rivière de la Paix.

M. JACKMAN: Ces travaux seront-ils entrepris immédiatement,—je veux dire le prolongement de cette ligne,—ou bien attendez-vous la venue d'une plus forte population dans la région de la rivière de la Paix?

M. VAUGHAN: Les habitants de cette région, naturellement, ne cessent de réclamer la construction de cette ligne ayant l'impression de jouir ainsi d'un débouché sur le littoral du Pacifique. Ces travaux comporteraient l'achèvement de la ligne P.G.E. et la dépense de fortes sommes. Ces gens peuvent expédier leurs céréales sur le littoral du Pacifique par voie d'Edmonton.

M. JACKMAN: Presque tout le trafic de la région de la rivière de la Paix se rend au littoral, n'est-ce pas ?

M. VAUGHAN: Non, une bonne partie s'achemine vers l'Est en provenance d'Edmonton. Les céréales provenant de cette région sont dirigées vers le point de destination par la Commission du blé.

M. JACKMAN: Si l'on s'en tenait aux voies normales de transport, presque tout le trafic ne serait-il pas en direction du littoral du Pacifique ?

M. VAUGHAN: Cela dépendrait entièrement du marché des céréales et de la façon dont les compagnies d'élevateurs qui détiennent les céréales désirent les transporter.

M. JACKMAN: Mais si l'expédition par bateau est libre, —et j'ai l'impression qu'elle se fait de plus en plus librement, —n'est-ce pas la voie de transport normale, jusqu'au littoral du Pacifique, plutôt que le long transport par chemin de fer à travers cette région ?

M. VAUGHAN: En effet, on transporte ainsi de grandes quantités de céréales, provenant en grande partie de l'Alberta, jusqu'à la côte du Pacifique.

M. REID: Il me semble que la compagnie ferait bien de tenir compte de l'importante région que dessert votre embranchement, entre la ville de New-Westminster et Vancouver, le long de l'affluent nord du Fraser ? Les industries de Vancouver prennent une telle importance que cette région deviendra l'une des grandes régions industrielles de la Colombie-britannique. Avec la collaboration du ministère des Travaux publics, il serait certainement possible de niveler cet espace de terrain en draguant le sable de la rivière. On en ferait ainsi un centre industriel de grande valeur qui serait aussi avantageux pour la compagnie. Cette région est située le long de l'embranchement. Elle prend de la valeur, mais elle ne serait pas très avantageuse si l'on ne nivelle pas le terrain en exécutant des travaux de remplissage avec le sable de la rivière. Je vous prie de bien examiner la question.

M. VAUGHAN: Nous l'examinerons certainement. Une grande superficie de terrain est propre à l'expansion industrielle à New-Westminster.

M. REID: On ne peut la mettre en valeur sans avoir recours au remplissage. On pourrait faire ces travaux et servir une double fin par le draguage de la rivière et le remplissage avec le sable ainsi retiré. Cette région aurait une valeur industrielle et rapporterait un revenu sous forme de loyer, tout en rapportant aussi des revenus à la compagnie de chemin de fer.

M. VAUGHAN: Je ne saisis pas exactement de quelle partie vous parlez.

M. REID: Il s'agit de l'embranchement qui longe l'affluent nord jusqu'à New-Westminster.

M. WALTON: L'île Lulu ?

M. REID: Exactement. L'embranchement longe l'affluent nord sur une certaine distance. C'est une terre basse qui ne peut être utilisée, mais la plupart des propriétaires et des établissements industriels y font pomper du sable de la rivière. La Compagnie des chemins de fer Nationaux n'a fait aucun travail dans cette région et pourtant elle y possède un embranchement. Toute cette région est industrialisée. On y a expédié de l'affluent nord de grandes quantités de bois d'œuvre et de matériaux.

M. WALTON: Notre haut personnel de la région de l'Ouest nous a fait une demande. Je ne sais s'il s'agit exactement de l'étendue dont parle M. Reid; elle se trouve au coude de la rivière. On pourrait y déposer le sable pendant que se feront les travaux de draguage. Nous avons saisi les Travaux publics de la question. Je pense bien qu'il s'agit du même endroit.

M. REID: Voulez-vous de nouveau prendre bonne note de la chose, s'il vous plaît ?

M. WALTON: Volontiers.

M. JACKMAN: Quand pensez-vous pouvoir examiner ce projet de mise en valeur et de prolongement du chemin de fer de la région de la rivière de la Paix, — cinq, dix, quinze ans, ou est-ce trop loin dans l'avenir?

M. VAUGHAN: Oui, trop loin. Cela dépendra entièrement du besoin que l'on aurait du service ferroviaire et de la possibilité d'exploiter des mines ou autres entreprises le long de ligne projetée afin d'y faire naître un trafic suffisant à assurer l'exploitation avantageuse de cet embranchement.

M. JACKMAN: Attendrons-nous encore longtemps?

M. VAUGHAN: Oui.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout pour la page 20? Y a-t-il des questions au sujet de la page 21?

M. LOCKHART: Dans quelle situation se trouvent présentement les Toronto Terminals? Avons-nous eu des renseignements à leur sujet? Quelle est leur situation financière?

M. VAUGHAN: Nous ne nous attendions pas à avoir un surplus. Il en a été question ce matin. Ce chemin de fer est possédé en commun par les deux grands réseaux. Nous touchons un intérêt de 5 p. 100 sur les obligations. C'est tout.

M. LOCKHART: Ce chemin de fer a accusé un déficit, n'est-ce pas?

M. COOPER: Le chemin de fer Toronto-Terminal est exploité de concert avec le Pacifique-Canadien comme service commun. Les frais d'exploitation sont répartis entre les deux compagnies d'après le nombre de wagons qui y passent et les montants payés en droits sont à peu près égaux. Ce que paient ainsi les deux chemins de fer suffit à équilibrer le compte.

M. LOCKHART: En d'autres termes, ils sont de moitié?

M. COOPER: Pas pour les wagons qui y passent. Je pense que le National-Canadien y fait passer de 58 à 60 p. 100 du nombre des wagons.

M. VAUGHAN: Mais les frais d'immobilisations sont répartis en parts égales.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions au sujet de la page 20? Désirez-vous poser des questions relativement à la page 21 portant sur les compagnies qui constituent le réseau des chemins de fer Nationaux du Canada?

Adopté.

COMPAGNIES CONSTITUANT LE RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

CAPITAL-ACTIONS POSSÉDÉ PAR LE DOMINION DU CANADA

N° de la compagnie		
1	Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.....	\$ 18,000,000 00
2	Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.....	\$380,403,604 43
		<u>\$398,403,604 43</u>

CAPITAL-ACTIONS POSSÉDÉ PAR LE RÉSEAU OU PAR LE PUBLIC

NOM DE LA COMPAGNIE	Possédé par la compagnie numéro	Capital-actions émis	Possédé par le public
3 Atlantic and St. Lawrence Railroad Company.....	1	\$ 6,302,340 00	\$ 111,840 00
4 The Bay of Quinte Railway Company.....	22	1,395,000 00	
5 The Bessemer and Barry's Bay Railway Company.....	22	125,000 00	

CAPITAL-ACTIONS POSSÉDÉ PAR LE RÉSEAU OU PAR LE PUBLIC—Suite

	NOM DE LA COMPAGNIE	Possédé par la compagnie	Capital- actions émis	Possédé par le public
6	*Brooksay Realty Company.....	28	2,000 00	
7	The Canadian Express Company.....	1	1,768,800 00	
8	Canadian National Electric Railways.....	22	1,750,000 00	
9	Canadian National Express Company.....	23	1,000,000 00	
10	Canadian National Land Settlement Association.....	1	—	
11	*Canadian National Railways (France)— francs 30,000,000.....	1	1,893,573 92	
12	*Canadian National Realities, Limited.....	22	40,000 00	
13	Canadian National Rolling Stock Limited..	1	50,000 00	
14	*Canadian National Steamship Company, Limited.....	43	50,000 00	
15	Canadian National Telegraph Company..	22	500,000 00	
16	*Canadian National Transportation, Li- mited.....	1	500 00	
17	The Canadian Northern Alberta Railway Company.....	22	3,000,000 00	
18	Canadian Northern Manitoba Railway Company.....	22	250,000 00	
19	The Canadian Northern Ontario Rail- way Company.....	22	10,000,000 00	
20	Canadian Northern Pacific Railway Company.....	22	25,000,000 00	
21	The Canadian Northern Quebec Railway Company.....	22	9,550,000 00	3,849,200 00
22	The Canadian Northern Railway Com- pany.....	1	18,000,000 00	
23	The Canadian Northern Railway Express Company, Limited.....	22	1,000,000 00	
24	Canadian Northern Steamships, Limited..	22	2,000,000 00	
25	Canadian Northern System Terminals (Limited).....	22	2,000,000 00	
26	Canadian Northern Western Railway Com- pany.....	22	2,000,000 00	
27	Cannar Oils, Limited.....	1	100 00	
28	*The Centmont Corporation.....	30	176,400 00	
29	The Central Ontario Railway.....	22	3,331,000 00	
30	Central Vermont Railway, Inc.....	1	10,000,000 00	
31	Central Vermont Terminal, Inc.....	30	5,000 00	
32	*Central Vermont Transit Corporation.....	28	5,000 00	
33	*Central Vermont Warehouse, Inc.....	28	5,000 00	
34	The Champlain and St. Lawrence Rail- road Company.....	1	50,000 00	
35	*Consolidated Land Corporation.....	46	64,000 00	
36	*The Dalhousie Navigation Company, Li- mited.....	22	50,000 00	
37	Duluth, Rainy Lake & Winnipeg Railway Company.....	39	\$ 2,000,000 00	
38	Duluth, Winnipeg and Pacific Railroad Company.....	39	100,000 00	
39	Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company.....	22	3,100,000 00	
40	*Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Com- pany.....	46	200,000 00	
41	The Grand Trunk Pacific Branch Lines Company.....	43	200,000 00	
42	*The Grand Trunk Pacific Development Company, Limited.....	43	3,000,000 00	
43	The Grand Trunk Pacific Railway Com- pany.....	1	24,940,200 00	
44	The Grand Trunk Pacific Saskatchewan Railway Company.....	43	20,000 00	
45	*Grand Trunk Pacific Terminal Elevator Company (Limited).....	43	501,000 00	
46	{ Grand Trunk Western Railroad Company (actions ordinaires).....	1	20,000,000 00	
	{ Grand Trunk Western Railroad Company (actions privilégiées).....		25,000,000 00	
47	The Great North Western Telegraph Com- pany of Canada (y compris des actions au montant de \$331,500.00 détenues en ga- rantie).....	15	373,625 00	\$ 6,925 00
48	The Halifax and South Western Railway Company.....	22	1,000,000 00	
49	*Industrial Land Company.....	46	1,000 00	

CAPITAL-ACTIONS POSSÉDÉ PAR LE RÉSEAU OU PAR LE PUBLIC—*Suite*

	NOM DE LA COMPAGNIE	Possédé par la compagnie	Capital- action émis	Possédé par le public
50	International Bridge Company.....	1	1,500,000 00	
51	The James Bay and Eastern Railway Com- pany.....	22	125,000 00	
	A reporter.....		\$183,389,538 92	\$ 3,967,965 00

Le PRÉSIDENT: Passons à la page 22?

Adopté.

	Reporté.....		\$183,389,538 92	\$ 3,967,965 00
52	The Lake Superior Terminals, Company Limited.....	22	500,000 00	
53	The Maganetawan River Railway Com- pany.....	1	30,000 00	
54	Manitoba Northern Railway Company....	1	500,000 00	
55	The Marmora Railway and Mining Com- pany.....	22	128,600 00	
56	The Minnesota and Manitoba Railroad Company.....	22	400,000 00	
57	The Minnesota and Ontario Bridge Com- pany.....	22	100,000 00	
58	Montreal and Province Line Railway Com- pany.....	28	1,000,000 00	
59	*Montreal and Southern Counties Rail- way Company.....	1	500,000 00	165,600 00
60	The Montreal and Vermont Junction Rail- way Company.....	30	197,300 00	
61	*Montreal Fruit & Produce Terminal Com- pany, Limited.....	1	500 00	
62	*The Montreal Stock Yards Company....	1	350,000 00	
63	*The Montreal Warehousing Company....	1	236,000 00	12,240 00
64	Mount Royal Tunnel and Terminal Com- pany, Limited.....	22	5,000,000 00	
65	Muskegon Railway and Navigation Com- pany.....	46	161,293 00	
66	*National Terminals of Canada, Limited..	1	2,500 00	
67	National Transcontinental Railway Branch Lines Company.....	1	500 00	
68	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company.....	22	925,000 00	
69	*The Niagara, St. Catharines and Toronto Navigation Company (Limited).....	68	100,000 00	
70	*The Oshawa Railway Company.....	1	40,000 00	
71	The Ottawa Terminals Railway Company	1	250,000 00	
72	The Pembroke Southern Railway Com- pany.....	1	107,800 00	
73	*Prince Rupert, Limited.....	1	\$ 10,000 00	
74	The Quebec and Lake St. John Railway Company.....	22	4,508,300 00	\$ 489,160 00
75	The Qu'Appelle, Long Lake and Saskat- chewan Railroad and Steamboat Com- pany.....	22	201,000 00	
76	*Rail & River Coal Company.....	1	2,000,000 00	
77	St. Boniface Western Land Company.....	22	250,000 00	
78	The St. Charles and Huron River Railway Company.....	22	1,000 00	
79	St. Clair Tunnel Company.....	1	700,000 00	
80	*The Thousand Islands Railway Company..	1	60,000 00	
81	†Lignes aériennes Trans-Canada.....	1	6,600,000 00	
82	The United States and Canada Rail Road Company.....	1	219,400 00	475 00
83	Vermont and Province Line Railroad Com- pany.....	1	200,000 00	
84	The Winnipeg Land Company, Limited..	22	100,000 00	
			<u>\$208,768,731 92</u>	<u>\$ 4,635,440 00</u>

Les comptes de revenu des compagnies marqués d'un astérisque sont compris dans le compte de revenu du réseau comme des biens exploités séparément.

† Traitées comme compagnies affiliées.

Le PRÉSIDENT: Nous passons maintenant au matériel des chemins de fer, à la page 24.

M. McLURE: Vous ne devriez pas laisser de côté la page 23.

M. REID: Monsieur le président, combien coûte le nouveau wagon chambre à coucher ?

M. VAUGHAN: Un nouveau wagon de ce genre coûterait aujourd'hui \$100,000.

M. REID: Le modèle est-il de votre compagnie ?

M. VAUGHAN: Jusqu'à un certain point, oui. Nous avons pris ce qu'il y a de mieux dans les modèles des autres compagnies, aux États-Unis, et nous l'avons modifié pour répondre à nos besoins.

M. REID: À mon avis, c'est un magnifique wagon.

M. JACKMAN: La fabrication du matériel roulant, y compris les locomotives destinées à des pays étrangers et payées avec des fonds canadiens, a-t-elle nui sérieusement à vos propres exigences ?

M. VAUGHAN: Pendant la guerre peut-être; plus maintenant, je pense.

M. McLURE: Au sujet de cette page 23, je jetais les yeux sur la nouvelle voiture pour voyageurs du National-Canadien. Je me demandais tout simplement dans combien de temps on pourrait mettre en service une voiture de ce genre sur la ligne qui va de Sackville à Tormentine. Je pose cette question parce que les voyageurs qui viennent des États-Unis, de Montréal, de Toronto et d'autres endroits voyagent dans un magnifique train, le Maritime, ou l'Ocean, Limited. Ces gens voyagent dans de très belles voitures jusqu'à Sackville où ils descendent, probablement en route vers l'île du Prince-Édouard. Ils attendent le train qui conduit à l'île, mais je me demande si M. Vaughan a déjà vu ce train . . .

M. VAUGHAN: Oui, plusieurs fois.

M. McLURE: Il est effroyable; c'est une véritable disgrâce pour le chemin de fer et surtout pour notre province d'avoir à passer de ces luxueuses voitures à ce wagon bon tout au plus pour le bétail. Je suis au courant pour avoir fait le voyage plusieurs fois, de sorte que je sais à quoi je dois m'attendre.

M. VAUGHAN: Vous pouvez, naturellement, obtenir un wagon-lit dès le départ de Montréal.

M. McLURE: Nous avons à notre disposition ce wagon-lit autrefois, très bien, mais nous devrions avoir une autre voiture, une voiture de ce genre, même une de celles que vous mettez de côté ici à la place de celles que nous avons encore là-bas. Elles font vraiment peine à voir.

M. VAUGHAN: Nous faisons de notre mieux pour rénover notre matériel le plus vite possible. Nous espérons ensuite remplacer certains modèles de wagons qui, nous le savons bien, ne donnent pas satisfaction. Nous n'avons pas le matériel requis dans le moment, voilà tout. C'est ce que nous voulons faire.

M. McLURE: M. Lapointe a dit hier qu'il achetait tous les vieux wagons en existence depuis cinquante ans. Il devrait venir en acheter quelques-uns dans notre région.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions au sujet de la page 24, matériel du chemin de fer ?

Adopté.

INVENTAIRE DU MATÉRIEL

	31 décembre 1945	Ajouté au cours de l'année	Abandonné au cours de l'année	Transformé au cours de l'année		31 décembre 1946
				Ajouté	Abandonné	
LOCOMOTIVES						
Voyageurs-marchandises.....	1,975		7		1	1,967
De manœuvre.....	523		2	1		522
Électriques.....	24					24
A l'huile et à l'électricité.....	37	16	3			50
Total.....	2,559	16	12	1	1	2,563
MATÉRIEL POUR MARCHANDISES						
Wagons fermés.....	70,901	856	750	26	341	70,692
Wagons en plate-forme.....	5,373		29	1	33	5,312
Wagons à bestiaux.....	3,037		8			3,029
Wagons à charbon.....	15,661		94		5	15,562
Wagons-citernes.....	142		1			141
Wagons frigorifiques.....	3,205	1	8			3,198
Fourgons.....	1,648		35			1,613
Autres wagons (marchandises)...	10		3	3		10
Total.....	99,977	857	928	30	379	99,557
MATÉRIEL POUR VOYAGEURS						
Voitures de 1re classe.....	1,196		21		30	1,145
Voitures combinées.....	270		4			266
Wagons-restaurants.....	96					96
Voitures de colons.....	190		1			189
Wagons-salons.....	47			3		50
Wagons-café.....	28					28
Wagons-lits.....	302		3	1	2	298
Voitures de touristes.....	46			1		47
Wagons à bagages et à messageries.....	1,042	* 22	14			1,050
Wagons-poste.....	49					49
Voitures automotrices.....	40		2		1	37
Autres voitures (voyageurs).....	65		1		6	58
Total.....	3,371	22	46	5	39	3,313
MATÉRIEL DE SERVICE						
Wagons au service de la compagnie.....	7,444	20	385	385	2	7,462
MATÉRIEL FLOTTANT						
Bacs transbordeurs.....	8					8
Barges.....	5					5
Remorqueurs.....	4					4
De service.....	3					3

* Loués antérieurement de la Arms-Yager Company.

Le PRÉSIDENT: Nous passons ensuite au parcours, page 27.

M. JACKMAN: Au sujet du matériel, monsieur Vaughan, constatez-vous que pour faire face à la concurrence, il vous faut être — comment dirais-je, — ultra-modernes, plus encore là-bas que vous ne l'êtes au Canada, et faire de plus fortes immobilisations pour le matériel roulant, en particulier le matériel pour voyageurs ?

M. VAUGHAN: Vous parlez de nos lignes aux États-Unis ?

M. JACKMAN. Oui.

M. VAUGHAN: Nous ne l'avons pas encore fait. Nous avons de bons wagons d'acier là-bas, comme au Canada, sur nos grandes lignes. Nous avons songé à faire circuler des wagons à profil aérodynamiques entre Détroit et Chicago, deux centres très peuplés, mais nous n'avons pas encore pris de décision à cet égard. Une locomotive Diesel et des wagons profilés coûteraient un million et demi de dollars par train.

M. JACKMAN: La concurrence ne vous a pas encore forcé à le faire ?

M. VAUGHAN: Pas encore, mais cela viendra peut-être.

M. WALTON: Nous n'avons pas encore sur nos lignes américaines, de voitures qui ressemblent à celles dont parlait M. Reid.

M. MOORE: Le National-Canadien est-il arrivé à une décision en ce qui concerne le choix entre les locomotives à vapeur à lignes profilées et les locomotives Diesels à profil caréné ?

M. VAUGHAN: Non monsieur. C'est là une question qui fait l'objet d'une sérieuse étude. Vous savez que nous avons actuellement beaucoup de locomotives Diesels de manœuvre et que nous sommes à nous en procurer d'autres. Nous avons aussi deux locomotives de grande ligne Diesels que nous sommes en train de mettre à l'épreuve. Nous saurons sans doute, à la suite des essais faits cette été, si elles conviennent à tel ou tel de nos services.

M. MOORE: Ont-elles circulé sur vos lignes transcontinentales ?

M. VAUGHAN: Pas encore.

M. REID: Me permettez-vous de vous signaler ce que fait le Pacifique-Canadien sur la ligne entre Kamloops et la côte ? On y trouve un endroit appelé "Hell's Gate". C'est l'une des merveilles du continent. La commission internationale des pêcheries y a établi une échelle à poissons et la Pacifique-Canadien y fait un arrêt régulier. Les voyageurs descendent du train pour admirer le spectacle. Nous sommes à aménager cet endroit pour y attirer les touristes. Le Pacifique-Canadien s'y arrête, mais pas le Canadien National.

M. VAUGHAN: C'est parce que nos trains n'y passent pas de jour.

M. REID: Vous n'avez pas de train omnibus sur cette ligne, alors que le Pacifique Canadien en a un ?

M. VAUGHAN: Voilà. Nos trains n'y passent pas de jour.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions en ce qui concerne la statistique des opérations ferroviaires et la longueur des lignes exploitées, pages 26 et 27 ?

Adopté.

STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES

TRAIN-MILLES:	1946	1945
Services des marchandises.....	41,817,432	43,381,957
Service des voyageurs.....	23,581,125	24,600,264
Total.....	65,398,557	67,982,221
Service des travaux.....	1,583,828	1,732,082
Total.....	66,982,385	69,714,303
LOCOMOTIVE-MILLES:		
Service des marchandises.....	44,374,635	46,392,068
Service des voyageurs.....	23,380,822	24,382,258
Manœuvre des trains—marchandises.....	3,797,979	3,659,667
—voyageurs.....	118,597	104,120
Manœuvre en gare —marchandises.....	15,339,794	15,247,844
—voyageurs.....	1,647,359	1,474,192
Total.....	88,659,186	91,260,149
Service des travaux.....	2,154,186	2,402,612
Total.....	90,813,372	93,662,761
WAGON-MILLES—SERVICE DES MARCHANDISES:		
Wagons chargés.....	1,140,162,216	1,173,624,393
Wagons vides.....	477,233,755	528,469,997
Voitures ordinaires et combinées.....	6,605,024	6,956,586
Wagons-lits, salons et observatoires.....	308,517	313,716
Wagons-restaurants.....	20,328	15,796
Autres.....	6,851,524	6,789,874
Cambuses.....	41,314,017	42,490,621
Total.....	1,672,495,381	1,758,660,983

STATISTIQUE DE L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES—*Suite*

WAGON-MILLES—SERVICE DES VOYAGEURS:

Wagons chargés.....	213,046	386,155
Wagons vides.....	29,557	162,865
Voitures ordinaires et combinées.....	67,830,334	81,828,393
Wagons-lits, salons et observatoires.....	54,245,384	61,263,172
Wagons-restaurants.....	9,189,041	11,440,316
Autres.....	70,863,420	69,802,421
Automotrices.....	890,569	972,725
Cambuses.....	1,147,231	1,669,296
Total.....	204,408,582	227,525,343
Wagon-Milles—Total.....	1,876,903,963	1,986,186,326
Service des travaux.....	4,598,630	3,989,987
Total.....	1,881,502,593	1,990,176,313

LONGUEUR MOYENNE DES LIGNES EXPLOITÉES..... 23,437.12 23,498.36

TRAFFIC DES MARCHANDISES:

Tonnes transportées—marchandises payantes.....	78,950,008	79,941,296
Tonnes transportées un mille—marchandises payantes..	30,811,920,078	34,599,518,473
Recette des marchandises.....	\$300,313,199	306,533,329
Recette par tonne.....	\$3.80384	\$3.95957
Recette par tonne-mille.....	\$0.00975	\$0.00915
Milles par tonne payante.....	390.27	432.81
Tonne-milles—Recette par mille de voie.....	1,314,663	1,472,423
Tonne-milles—Toutes les marchandises par mille de voie.	1,425,942	1,589,767
Tonne-milles brutes des wagons, de leur contenu et des cambuses.....	71,654,047,848	77,301,216,775
Tonne-milles nettes de marchandises (payantes et non payantes).....	33,419,975,710	37,356,916,946
Trains-heures, service des marchandises.....	2,723,640	2,850,886

TRAFFIC DES VOYAGEURS:

Voyageurs transportés.....	22,320,490	30,370,680
Voyageurs—mille.....	2,289,022,387	3,338,197,658
Recettes du service des voyageurs.....	\$50,128,223	\$65,199,923
Recettes par voyageur.....	\$2.24585	\$2.14680
Recettes par mille—voyageur payant.....	102.55	109.92
Recettes par voyageurs—mille.....	\$0.02190	\$0.01953
Voyageurs—milles par mille de voie.....	97,667	142,061

REVENU NET DE L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER:

Recettes brutes par mille de voie.....	\$17,091.95	\$18,459.73
Frais bruts par mille de voie.....	\$15,745.41	\$15,571.11
Revenu net de l'exploitation par mille de voie.....	\$1,346.56	\$2,888.62

LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1945

Territoire	Possédées	Louées	Droit de passage	Total
PARCOURS EXPLOITÉ:				
Région de l'Atlantique.....	2,986.85	6.41	82.95	3,076.21
Région Centrale.....	7,089.00	353.13	27.85	7,469.98
Région de l'Ouest.....	11,427.18	34.84	64.07	11,526.09
Lignes du Grand Trunk Western.....	903.19	9.50	59.75	972.44
Vermont Central.....	237.92	125.18	58.73	421.83
Total de la première voie principale.....	22,644.14	529.06	293.35	23,466.55
Lignes au Canada.....	21,287.60	222.05	170.48	21,680.31
Lignes aux États-Unis.....	1,356.56	307.01	122.87	1,786.42
LONGUEUR DE TOUTES LES VOIES EXPLOITÉES:				
Première voie principale.....	22,644.14	529.06	293.35	23,466.55
Seconde voie principale.....	1,218.37	9.34	85.42	1,313.13
Troisième voie principale.....	26.65	.....	3.49	30.14
Quatrième et autres voies principales.....	10.78	.....	5.09	15.87
Eperons, voies d'évitement et voies de gare.....	5,926.39	172.79	1,178.51	7,277.69
Total.....	29,826.33	711.19	1,565.86	32,103.38

Le PRÉSIDENT: Nous en arrivons maintenant à la page 28; "Répartition des recettes et frais totaux," et "Personnel et sa rémunération."

RÉPARTITION DES RECETTES ET FRAIS TOTAUX

	Les recettes d'exploitation ont été appliqués:		Les frais d'exploitation ont été appliqués:	
	1946-%	1945-%	1946-%	1945-%
Employés.....	55.10	47.19	61.79	57.61
Combustible.....	9.65	9.77	10.82	11.92
Autres frais.....	24.43	24.95	27.39	30.47
Total des frais d'exploitation.....	89.18	81.91	100.00	100.00
Résidu disponible pour impôts et autres charges.....	10.82	18.09		
Total.....	100.00	100.00	100.00	100.00
Entretien de la voie.....	16.76	16.21	18.80	19.79
Entretien du matériel.....	18.41	17.70	20.64	21.60
Circulation.....	1.77	1.39	1.99	1.70
Transport.....	46.27	41.30	51.88	50.42
Exploitations diverses.....	1.18	1.45	1.32	1.77
Frais généraux.....	4.79	3.86	5.37	4.71
Total des frais d'exploitation.....	89.18	81.91	100.00	100.00

LE PERSONNEL ET SA RÉMUNÉRATION

Année	*Nombre moyen des employés	*Rémunération	% d'augm. sur l'année précédente	
			Employés	Rémunération
1939.....	78,129	\$122,354,101		
1940.....	82,831	132,584,063	6.02	8.36
1941.....	89,536	153,654,368	8.09	15.89
1942.....	94,592	177,042,773	5.65	15.22
1943.....	101,126	195,555,045	6.91	10.46
1944.....	102,764	222,649,839	1.62	13.86
1945.....	105,624	220,507,637	2.78	0.96
1946.....	105,353	237,335,781	0.26	7.63

*Comprend les employés du chemin de fer, des messageries et télégraphes. Les employés d'hôtels et de compagnies filiales sont exclus.

M. JACKMAN: En ce qui concerne le détail de l'affectation du dollar dans l'exploitation du réseau, je note que la main-d'œuvre y figure pour 55.10 p. 100. Pourtant, certains autres postes comportent aussi la main-d'œuvre, n'est-ce pas ?

M. COOPER: Quand on parle du détail des frais d'exploitation, il faut affecter 61.79 à la main-d'œuvre.

M. JACKMAN: Mais le combustible représente aussi de la main-d'œuvre.

M. COOPER: Non, le combustible est du matériel, mais on trouve de la main-d'œuvre aux autres postes. Ainsi, dans notre service du matériel par exemple, le salaire des employés est assimilé au prix du matériel. On l'ajoute au prix à la sortie et il figure à nos comptes en tant que matériel plutôt qu'en tant que main-d'œuvre. Voilà pour la statistique normale. À vrai dire il s'agit des frais de main-d'œuvre proprement dits imputés aux frais d'exploitation.

M. JACKMAN: Mais vous n'avez pas la répartition du dollar que vous recevez.

M. COOPER: Oui, monsieur Jackman, à gauche. C'est le premier chiffre dont vous avez parlé.

M. JACKMAN: Mais il n'est pas réparti entre la main-d'œuvre, les impôts et le rapport sur l'immobilisation ?

M. COOPER: Tout est là; main-d'œuvre, 55.10 p. 100; combustible, 9.65 p. 100, autres frais, 24.43 p. 100, ce qui fait pour l'ensemble des frais d'exploitation, 89.18 p. 100. Il reste donc pour les impôts et autres dépenses, 10.82 p. 100.

M. JACKMAN: Je sais que les chiffres sont là, mais à plusieurs de ces postes il est question de matériel. Il faut là aussi tenir compte de la main-d'œuvre.

M. COOPER: Elle n'y tient pas beaucoup de place.

M. JACKMAN: Et les achats de matériel, etc., tout cela comporte également de la main-d'œuvre.

M. COOPER: En fin de compte, tout est main-d'œuvre.

M. JACKMAN: Autrement dit, ce qui va aux impôts et au rapport sur le capital représente à peu près à 3 ou 4c. par dollar. C'est forcément un calcul arbitraire.

M. COOPER: Je crois que le chiffre est de 10.92 p. 100.

M. NICHOLSON: Le nombre d'employés a légèrement augmenté en 1946. Avez-vous atteint le maximum? Quelles sont vos prévisions pour 1947?

M. VAUGHAN: Nous avons un peu moins d'employés en 1946 qu'en 1945. Je crois que nous en aurons à peu près le même nombre en 1947.

M. EMMERSON: Le même qu'en 1946?

M. VAUGHAN: Oui.

M. EMMERSON: Ce chiffre comprend-il les employés à titre provisoire?

M. COOPER: Oui. On en arrive au chiffre des employés en les dénombrant le 15 du mois.

M. EMMERSON: Tous les mois?

M. COOPER: Tous les mois; puis on divise le total par douze.

M. WALTON: Ce qui comprend les employés à titre provisoire?

M. McLURE: Vous avez engagé de nouveaux employés, à part les anciens combattants qui ont repris leur emploi?

M. VAUGHAN: En effet.

M. McLURE: Dont certains, sans doute, n'étaient pas auparavant à votre service?

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. McLURE: Les anciens combattants n'en bénéficient pas moins de la préférence?

M. VAUGHAN: Oui.

M. NICHOLSON: A-t-on du mal à recruter des employés de chemin de fer?

M. WALTON: Nous avons manqué d'hommes aux ateliers.

M. VAUGHAN: Exception faite des ouvriers-mécaniciens, nous n'avons pas eu de mal.

M. NICHOLSON: Et pour les employés du service de la circulation?

M. VAUGHAN: Nous en avons tant que nous voulons.

M. MUTCH: Y a-t-il eu relâchement de régime d'apprentissage dans les ateliers?

M. VAUGHAN: Il a fallu suspendre l'application de l'ancien régime d'apprentissage dans les ateliers au cours de la guerre parce que nous manquions d'hommes, mais on l'a rétabli.

M. MUTCH: Exactement comme en 1939?

M. WALTON: Oui, les règlements régissant l'apprentissage sont actuellement en vigueur dans tous nos ateliers.

M. MUTCH: Avez-vous du mal à trouver tout les apprentis dont vous avez besoin?

M. WALTON: Non. On peut dire qu'en ce moment nous n'en manquons pas.

M. LOCKHART: Je crois, monsieur le président, que pendant que nous sommes à parler d'employés nous pourrions dire un mot des plus anciens, des vétérans si vous voulez, qui avaient été mis à leur retraite et rappelés pendant la guerre et dont certains n'ont pu vous aider, à cause de leur mauvais état de santé.

Un certain nombre d'entre eux étaient incapables de faire un travail physique. Ils touchent quelque chose en fait de pension ?

M. VAUGHAN: Oui.

M. LOCKHART: Je voudrais savoir si, vers la fin de la guerre, on leur a versé quoi que ce soit pour remplacer l'allocation de vie chère ordinaire que nous connaissons ou s'il n'ont pas reçu davantage. Est-ce qu'ils ont seulement reçu leur pension ?

M. VAUGHAN: Ils ont reçu le salaire habituel en rentrant.

M. LOCKHART: Je parle de ceux à qui leur état physique ne permettait pas de revenir.

M. VAUGHAN: Non monsieur, nous n'avons pas augmenté la pension.

M. LOCKHART: Vous ne leur avez consenti aucun avantage ?

M. VAUGHAN: Pas sous forme de majoration de pension.

M. MUTCH: Une dernière question en ce qui concerne le régime de l'apprentissage. Savez-vous si on a songé à réduire le stage d'apprentissage des anciens combattants qui étaient devenus mécaniciens dans l'armée ?

M. WALTON: À cet égard, monsieur Mutch, voici les mesures qui ont été prises. Tout apprenti qui s'est engagé peut ajouter sa période de service militaire à son stage d'apprentissage, à condition, toutefois, que le travail qu'il y faisait puisse être assimilé à son emploi dans la compagnie, comme par exemple celui d'un artificier marin, etc. S'il est entré dans un service qui ne lui a pas permis de devenir, par exemple, machiniste, il ne perd pas d'ancienneté mais ne peut bénéficier, du point de vue de son apprentissage, des années passées sous les drapeaux. S'il n'en était pas ainsi on devrait porter à l'actif de certains de nos employés cinq années d'apprentissage, alors qu'en réalité quatre de ces années-là ont été passées sous les drapeaux, et que, tout compte fait, ils sont totalement inaptes à remplir l'emploi de mécanicien. Nous estimons que les mesures qui ont été prises sont les plus sages, à condition qu'elles leur permettent de devenir aptes à se spécialiser.

M. MUTCH: Je vois bien quelle est la situation en ce qui concerne les employés de la compagnie; comme vous dites, cela serait loin d'assurer le meilleur rendement. Et pourtant, il y a certains jeunes gens qui sont entrés dans l'aviation encore qu'ils eussent eu une excellente occasion de se qualifier en tant que machinistes ou spécialistes en mécanique. Certains d'entre eux ont été démobilisés après avoir atteint le grade de maître-mécanicien. Je voudrais qu'on me dise ce qui arriverait si quelques-uns de ces jeunes gens cherchaient à entrer dans vos ateliers? Faudrait-il qu'ils recommencent au pied de l'échelle ?

M. WALTON: Non, un homme comme celui là ne serait pas engagé à titre d'apprenti. S'il avait suffisamment d'expérience il pourrait débiter comme mécanicien en titre.

M. MUTCH: Sans apprentissage ?

M. WALTON: Non.

M. McLURE: Pendant que nous parlons apprentissage je voudrais faire observer que depuis que nous avons la centralisation à Moncton, et étant donné le travail qui se fait dans l'île du Prince-Édouard, nous ne tarderons pas à n'avoir plus un seul mécanicien dans les ateliers du chemin de fer. J'aimerais soulever cette question en présence du président. Ne pourrait-on pas nous accorder un certain nombre d'apprentis désireux d'apprendre le métier, de façon à leur permettre d'obtenir un emploi et de devenir apprentis dans les ateliers de Moncton.

M. VAUGHAN: Vous voudriez qu'ils puissent faire leur apprentissage à Moncton ?

M. McLURE: Oui.

M. WALTON: Je puis vous renseigner sur ce point. Nous n'avons pas vérifié dernièrement parce que les dispositions normales régissant l'apprentissage ont été suspendues au cours de la guerre et que nous venons à peine de les rétablir. Cependant, il y a quelques années, cette question a justement fait l'objet d'un échange de lettres avec notre directeur régional. À l'époque, on s'en tenait à une méthode selon laquelle les apprentis étaient recrutés dans chaque province au pro rata du chiffre de la population.

M. McLURE: C'est ce que j'aimerais voir se reproduire.

M. WALTON: Nous avons adopté cette méthode dans les années qui ont précédé la guerre, mais je n'ai pas eu l'occasion de vérifier récemment.

M. VAUGHAN: Nous verrons si les directives premières sont toujours respectées.

M. EMMERSON: Je voudrais savoir si l'on engage toujours des apprentis pour les ateliers?

M. WALTON: Oui, selon les besoins. Il faudrait cependant que je consulte mes dossiers pour m'assurer du nombre.

M. EMMERSON: On en engage quelques-uns dans certains ateliers?

M. WALTON: Oui.

Le PRÉSIDENT: Nous avons sous les yeux les pages 30 et 31, tonnage productif par denrée.

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE

			Augmentation ou diminution	
	Année 1946	Année 1945		Pourcentage
PRODUITS AGRICOLE:	Tonnes	Tonnes	Tonnes	
Blé.....	5,630,365	8,836,831	3,206,466	36.29
Maïs.....	442,397	470,431	28,034	5.96
Avoine.....	1,724,535	1,853,887	129,352	6.98
Orge.....	1,141,953	1,370,197	228,244	16.66
Seigle.....	76,929	85,227	8,298	9.74
Graine de lin.....	104,275	116,848	12,573	10.76
Autres grains (y compris pois secs, haricots, fèves soya).....	166,668	155,894	10,774	6.91
Farine.....	1,261,415	1,177,277	39,138	3.32
Autres produits de mouture.....	2,235,176	2,120,249	114,927	5.42
Foin et paille.....	242,828	253,578	10,750	4.44
Coton.....	92,383	79,755	12,628	15.83
Pommes (fraîches).....	110,715	91,224	19,491	21.37
Autres fruits (fraîches).....	470,823	432,482	38,341	8.87
Pommes de terre.....	397,721	411,572	13,851	3.37
Autres légumes frais.....	262,100	261,268	832	0.32
Autres produits agricoles (exc. pois secs, haricots, fèves soya).....	747,320	725,845	21,475	2.96
Total.....	15,062,603	18,442,565	3,379,962	18.33
INDUSTRIE ANIMALE:				
Chevaux.....	68,869	46,296	22,573	48.76
Bestiaux.....	390,505	398,994	8,489	2.13
Moutons.....	27,983	27,136	847	3.12
Porcs.....	153,108	218,802	65,694	30.02
Volailles (vivantes).....	990	2,431	1,441	59.28
Viandes ou volailles (fraîches ou frigorifiées).....	230,219	294,449	64,230	21.81
Viandes (fumées ou salées).....	132,800	233,454	100,654	43.12
Autres produits de l'industrie des conserves (comestibles).....	55,474	42,377	13,097	30.91
Oeufs.....	73,970	91,125	17,155	18.83
Beurre.....	50,205	65,345	15,140	23.17
Fromage.....	61,519	88,219	26,700	30.27
Laine.....	72,043	67,404	4,639	6.88
Peaux et cuirs.....	85,239	85,696	457	0.53
Autres produits de l'industrie animale (non comestibles).....	127,285	114,463	12,822	11.20
Total.....	1,530,209	1,776,191	245,982	13.85

TONNAGE PRODUCTIF PAR DENRÉE—Suite

			Augmentation ou diminution	
	Année 1946	Année 1945	Augmentation ou diminution	Pourcentage
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	
PRODUITS MINIERES:				
Charbon anthracite	3,077,841	2,095,409	982,432	46.88
Houille grasse	9,882,636	9,193,585	689,051	7.49
Charbon lignite et presque bitumineux	1,836,392	1,823,304	13,088	0.72
Coke	1,274,250	1,472,883	198,633	15.49
Minerais de fer et concentrés	977,456	646,270	331,186	51.25
Minerais de cuivre et concentrés	161,310	181,605	20,295	11.18
Autres minerais et concentrés	1,348,638	2,033,078	684,440	33.67
Lingots, mattes, etc. (métaux non ferreux)	506,658	819,398	312,740	38.17
Sable et gravier	1,944,218	1,438,943	505,275	35.11
Pierre (concassée, brisée, moulue)	2,030,272	2,009,009	21,263	1.06
Ardoise (grosses dimensions)	103,640	70,984	32,656	46.00
Pétrole brut	523,124	606,176	83,052	15.70
Asphalte (naturel et sous-produits)	268,972	199,882	69,090	34.57
Sel	515,273	567,193	51,920	9.15
Autres produits miniers (à demi transformés)	1,440,335	1,042,179	398,156	38.20
Total	25,891,015	24,199,898	1,691,117	6.99
PRODUITS FORESTIERS:				
Billes, poteaux, perches, pilotis	988,519	677,158	311,361	45.98
Bois de corde et de chauffage	553,648	580,163	26,515	4.57
Traverses	56,505	61,290	4,785	7.81
Bois à pâte	4,842,085	4,104,087	737,998	17.98
Bois de sciage et de construction, bois à boîtes et à douves	4,461,841	4,090,454	371,387	9.08
Autres produits forestiers	254,088	252,371	1,717	0.68
Total	11,156,686	9,765,523	1,391,163	14.25
PRODUITS MANUFACTURÉS ET DIVERS:				
Essence	1,726,698	1,391,244	335,454	24.11
Pétrole raffiné et ses sous-produits (moins l'asphalte et l'essence)	1,382,975	1,769,601	386,626	21.76
Sucre	294,174	375,950	81,776	21.75
Fer, en gueuse et en loupe	290,772	288,527	2,245	0.78
Rails et boulons	48,110	61,635	13,525	21.94
Fer et acier (en barre et en feuille, fer à construction et tuyaux de fer)	1,479,516	1,733,839	254,323	14.67
Fonte, machinerie et chaudières	308,264	259,747	47,517	18.68
Ciment	728,357	488,525	239,832	49.09
Brique et pierre artificielle	309,630	213,776	95,854	44.84
Chaux et plâtre	371,760	367,387	4,373	1.19
Tuyaux et tuiles à drainage	36,479	30,085	6,394	21.25
Instruments aratoires et véhicules autres que les autos	249,980	228,674	21,306	9.32
Automobiles, camions et parties d'autos	1,255,043	1,701,549	446,506	26.24
Articles de ménage et bagages de colons	26,815	20,268	6,547	32.30
Meubles	64,680	49,525	15,155	30.60
Boissons	506,792	473,298	33,494	7.08
Engrais de toutes sortes	1,266,345	1,130,242	136,103	12.04
Papier à journal	1,833,686	1,462,742	370,944	25.36
Autre papier	419,293	317,307	101,986	32.14
Papier pressé, papier à partition	440,603	400,422	40,181	10.03
Pâte à papier	1,237,955	1,295,781	57,826	4.46
Poisson (frais, gelé, fumé, etc.)	152,113	164,628	12,515	7.60
Conserves (toutes les conserves comestibles)	681,801	624,518	57,283	9.17
Autres produits manufacturés et divers	7,736,068	8,709,255	973,187	11.17
Marchandises (lots brisés)	2,461,586	2,200,594	260,992	11.86
Total	25,309,495	25,757,119	447,624	1.74
Grand Total	78,950,008	79,941,296	991,288	1.24

M. McLURE: N'oubliez pas de porter à l'attention de tout le monde la deuxième gravure de la page 32.

Le PRÉSIDENT: Oui, surtout la deuxième.

M. McLURE: Oui, le croiseur canadien, le nouveau bac-transport d'automobiles brise-glaces qui doit assurer la liaison Nouveau-Brunswick-île du Prince-Édouard. Ainsi nous ne seront pas isolés.

M. MUTCH: On ne sera jamais isolé chez-vous, tant que vous y serez, colonel McLure.

M. JACKMAN: Tout ce que j'ai à dire en ce qui concerne ce bac, c'est qu'on devrait le baptiser S. S. McLure.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un veut-il proposer l'adoption ?

M. MUTCH: Je propose l'adoption du rapport.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par M. Mutch, appuyé par M. Warren, que le rapport soit adopté. Le Comité est-il d'accord ?

Adopté.

Messieurs, je crois que nous passerons maintenant au budget.

M. JACKMAN: En a-t-on fait la distribution ?

L'hon. M. CHEVRIER: Non. On devrait le faire avant le départ des membres.

Le PRÉSIDENT: Nous réunirons-nous demain à 11 heures ?

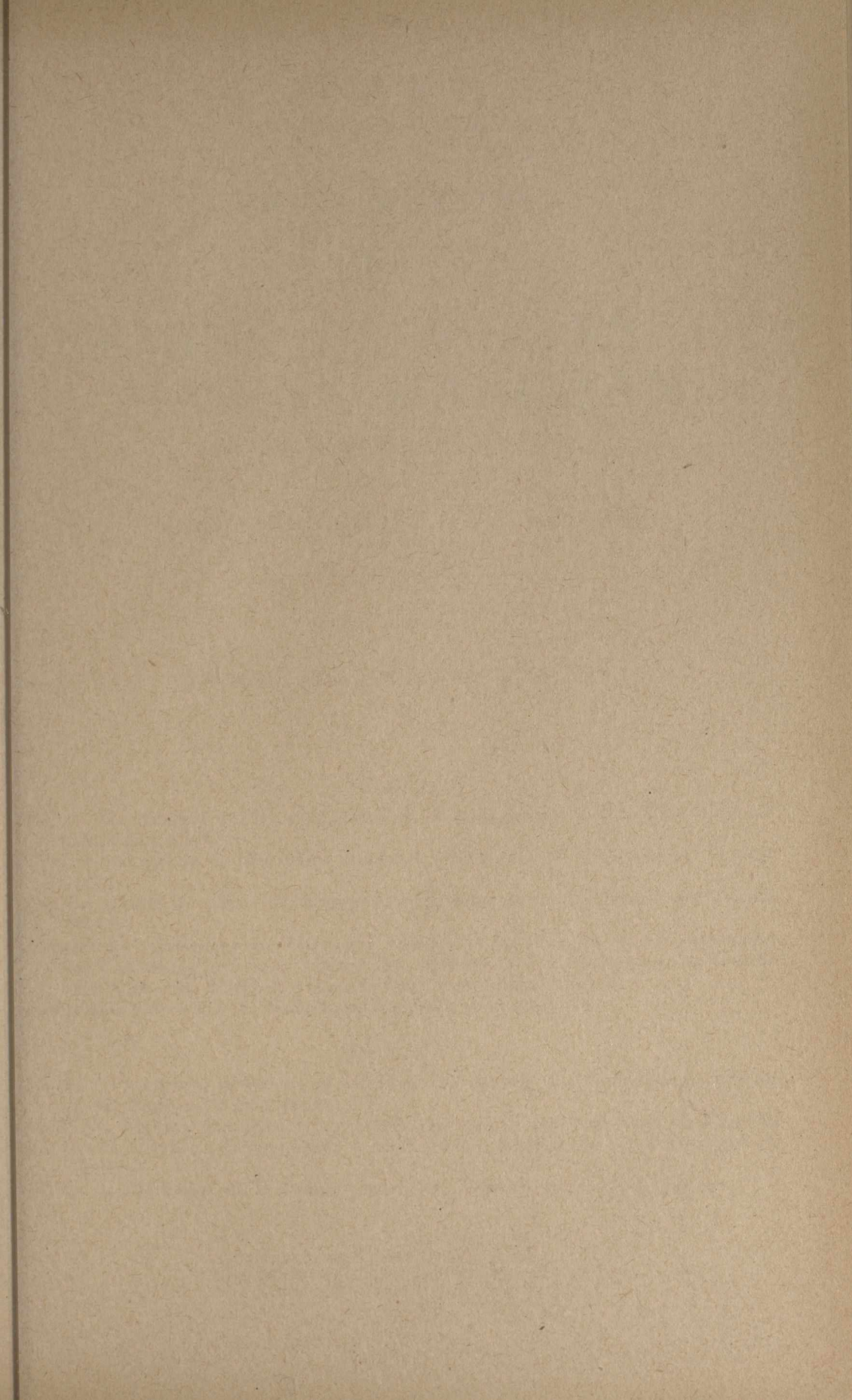
M. McLURE: Il vaudrait peut-être mieux nous réunir à 10 heures de façon que nous puissions en finir.

M. McCULLOCH: 10 heures 30 ?

M. JACKMAN: 11 heures.

Le PRÉSIDENT: Il vaudrait peut-être mieux nous en tenir à nos heures de travail normales et nous réunir à 11 heures.

Le Comité s'ajourne à 5 h. et demie pour se réunir de nouveau le jeudi 1^{er} mai 1947 à 11 h. du matin.



SESSION DE 1947

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SESSIONNEL

DES

CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE MARCHANDE

que l'Etat possède, contrôle et exploite

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 3

SÉANCES DU JEUDI 1er MAI 1947

Étude du

- Budget des chemins de fer Nationaux du Canada et de la *Canadian National Steamships* (1947);
Rapport annuel de la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited* (1946);
Rapport annuel du Trust des valeurs des chemins de fer Nationaux du Canada (1946);
Rapport du vérificateur au Parlement (1946) sur les chemins de fer Nationaux du Canada, le trust des valeurs des chemins de fer Nationaux du Canada et la *Canadian National (West Indies) Steamships, Limited*;
Postes 434, 435 et 479 du budget des dépenses pour 1947-1948.

TÉMOINS:

- M. R. C. Vaughan, président et président du conseil d'administration, chemins de fer Nationaux du Canada;
M. N. B. Walton, vice-président exécutif, chemins de fer Nationaux du Canada;
M. T. H. Cooper, vice-président et contrôleur, chemins de fer Nationaux du Canada;
M. O. A. Matthews, de la maison George A. Touche and Co., vérificateur.

OTTAWA

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

1947

THE
MORNING

1870

THE
MORNING

THE
MORNING

THE
MORNING

THE
MORNING

PROCES-VERBAUX

Le JEUDI 1er mai 1947

Le comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'État possède, contrôle et exploite, se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Présents: MM. Belzile, Bourget, Chevrier, Clark, Dion (*Lac-Saint-Jean-Roberval*) Emmerson, Hatfield, Hazen, Jackman, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Mutch, Nicholson.

Le comité passe à l'étude du budget de 1947 des Chemins de fer Nationaux du Canada et de la Canadian National (West Indies) Steamships Limited.

M. R. C. Vaughan, président, M. N. B. Walton, vice-président exécutif et M. T. H. Cooper, vice-président et contrôleur, tous des chemins de fer Nationaux du Canada, sont appelés et interrogés sur le sujet susmentionné.

Du consentement unanime, M. Knight, député (*Saskatoon City*) est autorisé à poser des questions touchant l'activité de la Compagnie du chemin de fer de la Baie d'Hudson.

Sur proposition de M. Emmerson ledit budget est adopté.

Le rapport annuel de la Canadian National Steamships West Indies Limited est lu par M. Vaughan, qui est interrogé à ce sujet. M. T. H. Cooper est également interrogé.

Sur proposition de M. McCulloch (*Pictou*) ledit rapport est adopté.

Le Comité suspend sa séance à 1 heure pour se réunir de nouveau à 4 heures de l'après-midi aujourd'hui.

Le Comité reprend sa séance à 4 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. Clark.

Présents: MM. Belzile, Bourget, Chevrier, Clark, Emmerson, Dion (*Lac-Saint-Jean-Roberval*), Hatfield, Hazen, Jackman, Lockhart, McCulloch (*Pictou*), Moore, Mutch, Lapointe, Reid, Warren.

M. T. H. Cooper donne lecture du rapport annuel du Trust des valeurs des chemins de fer Nationaux du Canada pour 1946 et est interrogé à ce sujet. Il est secondé par M. R. C. Vaughan.

Sur proposition de M. McCulloch (*Pictou*), ledit rapport est adopté.

M. O. A. Matthews, de la maison George Touche and Co. est appelé. Le rapport annuel fait au Parlement par les vérificateurs des chemins de fer Nationaux du Canada, du Trust des valeurs des chemins de fer Nationaux du Canada et de la Canadian National Steamships, Limited, est censé avoir été lu et étudié.

Sur motion de M. McCulloch (*Pictou*), ledit rapport est adopté.

Les postes suivants des prévisions budgétaires pour l'année se terminant le 31 mars 1948 sont étudiés.

Poste 434, loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes, chemins de fer Nationaux du Canada.

Poste 435, loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes. — Chemins de fer autres que les chemins de fer Nationaux du Canada.

Poste 479, Transbordeur de l'île du Prince-Édouard et terminus, déficit, 1947.

Sur motion de M. Reid lesdits postes sont adoptés.

À 6 heures du soir le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau le mardi 13 mai, à 11 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,

J. G. DUBROY.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES

le 1er mai 1947

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin sous la présidence de M. S. M. Clark.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois qu'il y a quorum. On a posé hier certaines questions auxquelles, je pense, M. Walton est en mesure de répondre dès maintenant.

M. WALTON: J'ai en effet quelques réponses. M. Pouliot a demandé des renseignements touchant l'installation de lumières électriques dans la station de Saint-Arsène. Je vois que notre liste pour cette année comporte cet aménagement, qui, croit-on, sera terminé d'ici quelques semaines.

M. Hatfield, je crois, a demandé des renseignements touchant un accident qui s'est produit le 27 février. Le 27 février 1947 sur la subdivision de Grand Falls, l'"Extra 3392 ouest" conduit par le mécanicien J.-R. Richard s'approchait d'Odell, au mille 34.84, porteur d'un ordre lui enjoignant de rencontrer à cet endroit le "First 710". Il devait entrer sur la voie d'évitement par l'aiguille est. Le "First 710" venait d'arriver à Odell et de s'arrêter sur la voie principale, sa locomotive se trouvant à 500 pieds environ à l'ouest de l'aiguille est. L'équipe du 710 n'avait pas eu le temps de modifier l'aiguillage de la voie d'évitement quand l'"Extra 3392 ouest" arriva, dépassa l'aiguille à une vitesse d'environ dix milles à l'heure, les freins étant appliqués, et entra en collision avec le train 710, à l'endroit où stationnait celui-ci, à une vitesse d'environ six milles à l'heure.

En s'approchant du mille 33, le chauffeur de l'Extra 3392 éprouva quelques difficultés avec un injecteur et le mécanicien Richard, ne songeant pas qu'il approchait d'Odell, s'occupa à l'aider. Venant de l'est on ne voit pas l'aiguille à plus de 650 pieds. Au moment de l'accident le mécanicien Richard avait 58 ans et 34 ans de service. Il avait été promu mécanicien il y a trente ans. En mars 1920, il fut mis à pied pour avoir heurté l'arrière d'un train chasse-neige, mais il fut tenu compte des conditions atmosphériques de ce jour-là et il fut rengagé en janvier 1921. Il fut de nouveau mis en disponibilité en avril 1942, à la suite de dommages causés par lui lors d'un accident dans un dépôt, mais il fut rengagé au mois de novembre de la même année. Ses états de services sont par ailleurs normaux et indiquent de longues années de travail sans mauvaise note.

L'accident du 27 février 1947 n'était pas une collision de front, en ce sens que le mécanicien Richard n'avait pas oublié l'ordre lui enjoignant d'attendre le train venant en sens inverse. De son témoignage à l'enquête il ressort qu'il ne l'avait pas oublié, mais qu'il avait dépassé l'aiguille, comme en témoignait le fait qu'il roulait lentement à ce moment-là et que le tamponnement se produisit à vitesse réduite.

On prit en considération les états de service du mécanicien Richard, comme on l'avait fait dans d'autres cas et celui-ci fut suspendu pour quarante-cinq jours. J'ai approuvé la décision, qui semblait juste et raisonnable, sans m'acharner contre le mécanicien à cause de l'erreur qu'il avait commise, et sans me montrer trop indulgent à l'égard d'un accident ayant causé des dégâts et que le mécanicien Richard aurait pu éviter s'il avait arrêté son train avant de chercher à aider à la manœuvre de l'injecteur. Tous ces cas font l'objet d'une étude attentive et l'on s'efforce de les régler d'une façon qui ne porte pas atteinte à la discipline, mais qui tient compte du fait que des hommes qui ont servi depuis de longues années le chemin de fer et dont les états de services le justifient, ne doivent pas être traités avec une sévérité indue.

M. HATFIELD: De qui est ce rapport?

M. WALTON: C'est un mémoire que j'ai préparé d'après le dossier.

M. HAZEN: On a tenu compte de ses états de service, mais ceux-ci semblent indiquer qu'il a été deux fois mis à pied.

M. WALTON: C'est juste; d'autre part, il conduisait une locomotive depuis trente ans.

M. HAZEN: Je crois que M. Hatfield prétendait que si cet homme a été rengagé c'est par suite d'interventions à son égard. Je crois que cela se produit assez généralement lorsque l'on congédie des employés. On essaye de les faire rengager. On cherche à prouver qu'il s'agit d'un premier délit ou de quelque chose du genre. Ce n'était évidemment pas le cas ici, mais il semble que cet homme ait été mis à pied à deux reprises, puis rengagé.

M. WALTON: C'est exact.

M. HAZEN: Voici à quoi je songe. On a dit, je crois, que c'est grâce à certaines interventions de l'extérieur que cet homme a pu reprendre son service. Si je m'arrête à cet incident c'est qu'il n'y a pas longtemps on m'a signalé le cas d'un mécanicien, entré tout jeune au service de la compagnie, et qui ne connaissait pas d'autre métier. Il avait réussi à devenir mécanicien et on l'a congédié. On a dit qu'il avait été complice après coup. Il agissait d'un vol de sucre. Le récit qu'il m'a fait par écrit me semblait plausible, mais il se peut qu'il n'ait pas été vrai. Il se peut aussi que les choses qu'il m'a racontées n'aient pas été exactes; je n'en sais rien. Mais enfin, il s'agissait d'un homme entré très jeune au service de la compagnie et qui s'était élevé peu à peu. On n'avait jamais eu quoi que ce soit à lui reprocher, mais parce que deux autres individus, sans doute ivres, avaient apporté du sucre dans sa locomotive, on l'a congédié, sans qu'il puisse espérer de jamais retrouver son emploi. Peut-être en est-il bien ainsi et vaut-il mieux qu'il n'ait pas eu cette chance, mais il ne semble pas juste d'user de deux poids et de deux mesures.

Voici un homme déjà congédié deux fois et rengagé, alors que celui dont je parle n'avait jamais été accusé de quoi que ce soit. Ses états de service sont parfaits. Bien qu'entré tout jeune au service de la compagnie, on ne lui a pas accordé une deuxième chance. Il ne s'agit pas, sauf erreur, d'un délit prémédité. Il a été, en quelque sorte, victime des circonstances. D'autres individus ont volé le sucre et l'ont apporté dans sa locomotive le mettant ainsi en bien mauvaise posture. Mais, comme je l'ai déjà dit, je ne connais pas tous les détails de l'affaire.

M. WALTON: Nous distinguons soigneusement entre quelqu'un qui se rend coupable d'une erreur de jugement et quelqu'un qui est impliqué dans une affaire de vol de marchandises ou autre délit de ce genre. Il nous faut absolument faire cette distinction. Si nous ne punissons pas sévèrement les larcins, ils atteindront bientôt des proportions telles que nous ne pourrions plus les empêcher. Celui qui fait l'objet de mon mémoire a été traité comme beaucoup d'autres l'avaient été avant lui. Nous avons eu des employés qui ont commis de graves erreurs, mais si leurs états de services ont été à peu près satisfaisants et qu'ils ont passé une grande partie de leur vie au service du chemin de fer, ce qui leur ferme par conséquent beaucoup d'autres emplois, nous tâchons d'en tenir compte. Certains employés qui ont été congédiés une ou deux fois nous donnent encore dix ou quinze ans d'excellents services.

Quant à l'affaire dont a parlé M. Hazen, il n'a entendu qu'un côté de la question. Il s'agissait, nettement, d'un vol. Si celui en faveur duquel vous avez parlé n'était pas impliqué dans l'affaire, nous ne comprenons pas pourquoi il a jeté une partie de ce sucre dans le foyer de la locomotive afin de faire disparaître la preuve. Libre à vous de dire qu'il a été complice après coup; mais, lorsqu'on nous fournit de tels renseignements, nous devons sévir. Je ne crois pas que le cas dont vous avez parlé soit un tant soit peu analogue à celui-ci.

M. NICHOLSON: Est-ce que cet accident a causé des morts?

M. WALTON: Non.

M. EMMERSON: La Brotherhood of Locomotive Engineers est-elle intervenue en faveur du dénommé Richard?

M. WALTON: Il me faudrait consulter M. Johnson, de la région de l'Atlantique. On a décidé de le suspendre pendant 45 jours en nous fondant sur les faits: la décision n'a pas été modifiée depuis et elle ne le sera pas.

M. HATFIELD: J'aimerais qu'après avoir examiné le dossier vous me disiez pourquoi on a congédié ce chef de train.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres renseignements à verser au dossier, monsieur Walton?

M. WALTON: C'est tout pour le moment.

M. JACKMAN: Si le chemin de fer a pour ligne de conduite, monsieur le président, de prendre des mesures rigoureuses à l'égard de délits qu'on pourrait qualifier de "moraux," et des sanctions beaucoup moins sévères à l'égard d'erreurs de jugement, nous serions peut-être en droit d'examiner si l'on ne fait pas erreur dans l'appréciation de ces deux délits, si l'on tient à qualifier ainsi ces actes. L'exercice d'un jugement sûr est sûrement la chose la plus importante dans la conduite des trains. Les chemins de fer diffèrent en cela de certaines autres entreprises, où l'exactitude n'est pas toujours rigoureusement indispensable. Je suis d'avis que les chemins de fer ne devraient pas tolérer la moindre défaillance dans ce domaine. Lorsqu'on a constaté qu'un individu est incapable d'exercer une parfaite vigilance dans la conduite des trains, je maintiens qu'on ne devrait jamais plus lui confier cette fonction. On devrait pour le moins le reléguer à un poste subalterne.

Ce cas particulier, dont j'ignore tous les détails sauf ceux qu'on a relatés ici, laisse supposer qu'on a préposé à la conduite des trains un homme qui a été la cause d'accidents à deux reprises. Je trouve fort étrange que la société le maintienne à ce poste, quels que soient les motifs qu'elle tente d'invoquer pour se justifier. Je ne veux, comme tout le monde, bien entendu, léser qui que ce soit; mais j'estime qu'on devrait confier à cet homme un poste qui ne l'expose pas à causer des dommages et des pertes de vie. Cela est beaucoup plus important, à mon avis, que les larcins, qu'il faut faire cesser, j'en conviens.

M. VAUGHAN: Le maintien de la discipline est pour nous une cause de nombreux soucis. On ne l'applique ni à la légère, ni sans mûre réflexion. Nous devons tenir compte de la gravité de la faute. Nous ne réintégrons pas un employé dans les deux cas suivants: lorsqu'il est trouvé coupable de vol ou lorsqu'il s'enivre en service. Je ne veux pas laisser l'impression que nous réintégrons régulièrement des employés congédiés pour cause de délits. Nous mettons à pied tous les ans une foule d'employés qui se sont rendus coupables d'infractions; nous ne les réembauchons jamais. Nous devons, cependant, nous laisser guider par les circonstances de chaque cas dans l'application de la discipline. Je ne vois pas comment nous pourrions agir autrement. Il convient de s'en remettre à cet égard au jugement averti des chefs de service du chemin de fer. Le maintien de la discipline est une question très sérieuse. Je ne connais aucun cas, — du moins, aucun cas de ce genre ne m'a été soumis —, où un employé a été rétabli dans ses fonctions à la suite de pressions. Évidemment, ces cas ne me sont pas tous soumis.

M. HATFIELD: Croyez-vous qu'un mécanicien de 58 ans, qui a causé trois accidents, doive recevoir un autre emploi, si vous tenez à le garder?

M. VAUGHAN: J'ignore tout des circonstances; c'est la première fois que j'en entends parler. Dans ce cas la discipline est appliquée par nos fonctionnaires de la région de l'Atlantique; ce sont eux qui recommandent les mesures à prendre. Je ne crois pas que le vice-président et gérant général de notre région de l'Atlantique ait la réputation d'être très complaisant.

M. McCULLOCH: Ces employés appartiennent tous à un syndicat. Ils ont leurs propres directeurs au sein du syndicat; si les employés ont raison, le syndicat soumet sûrement leur cas aux autorités. Toutefois, il y a des cas où même le syn-

dicat n'intervient pas. Je sais que M. Johnson, de la région de l'Atlantique, est très sévère en matière de discipline; il a été très juste, en somme.

M. NICHOLSON: Une suspension de 45 jours pour une troisième faute me paraît une sanction insuffisante. En écoutant la lecture du mémoire, il m'a semblé qu'il s'agissait d'une négligence avérée de la part du mécanicien. J'ai eu connaissance de suspensions portant sur six mois pour des fautes qui me semblaient en apparence beaucoup moins graves que celle-ci.

M. VAUGHAN: Cette sanction lui a fait probablement perdre \$450 en salaire. Nous pourrions peut-être, je pense, examiner ce cas plus à fond.

M. NICHOLSON: Je sais que des employés ont été suspendus pendant six mois pour des fautes en apparence moins sérieuses que celle-ci.

M. McCULLOCH: Il me semble que cette question n'est pas assez importante pour retarder les délibérations du comité.

M. EMMERSON: La question d'un injecteur défectueux n'est-elle pas assez sérieuse? Il peut y avoir danger de causer des dommages à la locomotive si l'injecteur ne fonctionne pas.

M. WALTON: La vérification de l'injecteur était à faire; mais le mécanicien aurait pu arrêter le train et s'assurer du fonctionnement de cet appareil. C'est pour cette raison que je n'ai pas passé le fait sous silence. Il aurait pu stopper le train.

M. JACKMAN: Je pense que le président devrait nous fournir des explications. Si des employés, après avoir été la cause de deux accidents sérieux, sont maintenus à la conduite de locomotives, on peut en conclure qu'ils ne sont pas à la hauteur de la situation; je ne blâme pas un employé qui commet une erreur, parce qu'il faut certaines aptitudes particulières pour être mécanicien. Un homme peut être imaginaire, avoir une grande compétence dans d'autres domaines, et être incapable de faire un mécanicien. Celui-ci doit être très prudent et très consciencieux. Cet homme serait peut-être apte à remplir une autre fonction. Il faut certaines qualités pour être mécanicien. Cet employé a commis deux erreurs de jugement; or, comme des vies humaines étaient chaque fois en cause, je pense que le président devrait indiquer au comité s'il juge qu'on puisse avoir une excuse raisonnable de commettre pareille erreur, sauf dans une circonstance extraordinaire, par exemple pendant une tempête de neige aveuglante. Il existait autrefois un classement dans l'aviation: quand on ne pouvait fournir aucune preuve contre quelqu'un; quand il avait observé le règlement en tous points, mais avait quand même subi des accidents, on inscrivait à son dossier: "prédisposé aux accidents". Certaines gens jouent ainsi de malheur et ne semblent n'avoir que des accidents. Avez-vous plusieurs employés de ce genre?

M. VAUGHAN: D'une manière générale, nous ne réintégrons pas un employé qui a eu deux accidents sérieux. Tel accident peut ne pas être considéré comme grave. Néanmoins, nous réfléchissons très sérieusement avant de réintégrer un employé. J'aimerais lire le dossier et la preuve fournie dans cette affaire, avant de me prononcer. Je tiens à souligner que nos chefs de service ont une longue expérience. Ils ne permettent pas à un employé de conduire un train, s'ils ne le jugent pas compétent. Il s'agit ici d'un cas isolé; les circonstances qui ont entouré cet accident sont peut-être tout autres que celles dont on nous a parlé.

M. HATFIELD: Il y a eu plusieurs cas de ce genre dans la division de l'Atlantique.

M. VAUGHAN: Vous croyez, monsieur Hatfield, que notre discipline est trop clémente dans cette région?

M. HATFIELD: Non, je ne le crois pas. J'affirme que certains de vos chefs de train et de vos mécaniciens, congédiés sans raison, n'ont pas été rengagés. D'autre part, on a gardé ces deux employés qui ont causé des accidents très sérieux. On en a suspendu un pendant 30 jours. Il y a eu un autre accident à Bathurst, en février,

au cours duquel quatre cheminots ont été blessés. Les deux locomotives ont été endommagés; l'employé a été suspendu pendant 30 jours seulement. On a congédié d'autres employés sans motif, mais on ne les a pas réintégrés.

M. VAUGHAN: Je ne le crois pas. Nul employé n'a été congédié sans raison suffisante.

M. HATFIELD: Je tiens simplement à connaître les faits.

M. VAUGHAN: Nous ne voulons pas soumettre ici les faits relatifs à cet accident. Si le comité veut examiner l'ensemble de la question de la discipline, telle qu'elle s'applique à tous les employés, supérieurs ou subalternes, il lui faudra siéger 365 jours par année.

M. WALTON: L'observation de M. McCulloch est bien fondée: des porte-parole autorisés représentent les employés au sein du syndicat. Il nous est impossible de congédier un employé sans entendre des représentations.

M. JACKMAN: L'observation de M. McCulloch est juste, si votre punition est excessive, le syndicat protégera l'employé; mais c'est l'autre aspect de la question qui intéresse le comité: vous êtes peut-être trop indulgents.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je signaler que le comité a passé une demi-heure à examiner ce cas, qui aurait dû être soumis hier lors de l'étude du rapport, en admettant qu'il devait faire l'objet d'un examen de notre part? Je propose que nous passions à l'étude du budget.

M. JACKMAN: Vous arrive-t-il de déplacer un employé, comme de le faire passer de mécanicien à chauffeur, si l'erreur qu'il commet n'est pas assez sérieuse pour motiver son congédiement.

M. VAUGHAN: Il nous arrive de réduire un employé à un poste inférieur, si nous jugeons que son erreur n'est pas assez grave pour le congédier. Nous pouvons l'employer dans un autre poste.

M. JACKMAN: Vous pouvez, à titre de mesure disciplinaire, faire passer un mécanicien au rang de chauffeur?

M. VAUGHAN: Nous le pouvons, mais les droits d'ancienneté peuvent entrer en jeu. Il faut en tenir compte.

Le PRÉSIDENT: Si ce débat est terminé, messieurs, nous passerons à l'étude du budget. De quelle manière allons-nous étudier le budget?

M. VAUGHAN: Je pense que M. Cooper pourrait peut-être lire le budget.

M. COOPER: Voici le budget d'exploitation de 1947:

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
Résumé des prévisions budgétaires pour l'exercice 1947

	Prévisions pour 1946	Débourrés en 1946	Prévisions pour 1947	Détails à la page
Budget d'exploitation.....	\$ 7,500,000	\$ *8,961,570	\$ *31,000,000	2
Excédent ou (*) déficit.....	7,500,000	8,961,570	31,000,000	2
Immobilisations—				
Additions et améliorations.....	14,000,000	3,757,010	18,000,000	3
Matériel neuf.....	8,863,000	3,183,193	41,500,000	4
Embranchement de Barraute.....		23,645	2,684,000	5
Achat du Manitoba Railway.....	7,000,000	7,000,000		
Achat de titres et retrait d'obligations de capital.....	840,000	592,442	1,057,000	6
Versements au fonds de fiducie et paiements de principal gagé par le matériel détenu en fiducie.....	9,347,000	9,347,100		
	40,050,000	23,903,390	63,241,000	
Moins montants disponibles des réserves pour dépréciation et amortissement de l'escompte sur la dette.....	17,500,000	17,146,604	16,518,000	
Total des immobilisations....	22,550,000	6,756,786	46,723,000	

Le remboursement du principal gagé par le matériel détruit en fiducie, au montant de \$6,969,191, sera financé en vertu de la loi sur le remboursement d'obligations de 1947.

Le capital stock autorisé des Lignes aériennes Trans-Canada est de 25 millions de dollars. Au 31 décembre 1946, le capital versé par les chemins de fer Nationaux du Canada était de \$6,600,000. Au cours de 1947 le chemin de fer sera peut-être appelé à verser le solde de \$18,400,000, pour permettre aux Lignes aériennes Trans-Canada et à ses filiales de constituer le fonds représentés par les immobilisations des lignes aériennes de 1947.

M. JACKMAN: Ces chiffres se fondent sur les tarifs actuels?

M. COOPER: Oui, en ce qui concerne les lignes canadiennes.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
Budget d'exploitation

	Prévisions pour 1946	Débourrés en 1946	Prévisions pour 1947
	\$	\$	\$
Recettes d'exploitation—			
a) Recettes d'exploitation, moins b) et c).....	381,251,000	395,788,184	397,467,000
b) Versement en vertu de la loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes (20%).....	3,042,000	3,909,878	3,950,000
c) Paiement du déficit d'exploitation du transbordeur et des terminus de l'Île du Prince-Edouard.....	707,000	887,964	743,000
	385,000,000	400,586,026	402,160,000
Frais d'exploitation.....	325,500,000	357,236,718	380,500,000
Revenu net d'exploitation.....	59,500,000	43,349,308	21,660,000
Prélèvements nets à même le revenu, sans compter l'intérêt.....	7,174,000	7,629,781	8,106,000
Intérêt sur la dette consolidée entre les mains du public.....	23,377,000	23,358,514	22,485,000
Intérêt sur les prêts de l'Etat.....	21,449,000	21,322,583	22,069,000
Total des prélèvements à même le revenu.....	52,000,000	52,310,878	52,660,000
Excédent ou (*) déficit.....	7,500,000	*8,961,570	*31,000,000

REMARQUE.—Le budget de 1947 comprend \$2,763,700 pour la contribution au déficit de la caisse de prévoyance du I.C.R. and P.E.I., ainsi que \$100,000 pour la contribution à la caisse de retraite du Grand Tronc.

M. JACKMAN: À ce sujet, voulez-vous me dire si vos prévisions de l'année se fondent sur un accroissement des recettes de vos lignes américaines par rapport à l'an dernier?

M. COOPER: Il me faudra m'en assurer. Chose certaine, nous espérons que nos lignes américaines nous rapporteront cette année bien plus qu'en 1946.

M. JACKMAN: En recettes brutes d'exploitation?

M. COOPER: Oui, monsieur. À l'heure actuelle, — et je veux dire par là pour le premier trimestre de l'année, ou jusqu'à la troisième semaine d'avril, — l'augmentation est de 33 p. 100.

M. JACKMAN: Est-il à prévoir que le National-Canadien aura plus de blé à transporter?

M. COOPER: Oui.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
Additions et améliorations

—	Budget, 1946	Réal, 1946	Budget, 1947
	\$	\$	\$
Additions et améliorations—			
Région de l'Atlantique.....	1,686,067	920,736	1,912,944
Région centrale.....	5,914,660	1,957,202	7,420,829
Région de l'Ouest.....	3,109,860	951,936	3,878,047
Grand Trunk Western Railroad Company.....	1,985,729	60,508	2,476,568
Central Vermont Railway.....	344,931	137,977	333,362
Filiales.....	1,967,705	307,155	3,173,504
Messageries, télégraphes et autres services....	1,674,277	313,300	3,157,068
Additions et améliorations au matériel (Canada).....	2,116,956	715,578	2,708,541
Abandon de matériel.....	Cr. 1,800,185	Cr. 1,607,382	Cr. 2,060,863
	17,000,000	3,757,010	23,000,000
<i>Moins</i> partie des projets inclus dans les prévisions ci-dessus, qui ne seront pas terminés le 31 décembre de chaque année.....	3,000,000	.....	5,000,000
Total.....	14,000,000	3,757,010	18,000,000

Puis, à la page 3A, les postes que je viens de mentionner sont répartis par groupes d'ordre technique, comme nous les appelons. Il vaut peut-être mieux, tout d'abord, lire le reste du budget, puis en reprendre l'examen poste par poste.

RESEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ADDITIONS ET AMELIORATIONS — BUDGET DE 1947

Dépenses moins retraits applicables aux immobilisations

	Région de l'Atlan- tique	Région centrale	Région de l'Ouest	Grand Trunk Western Lines	Central Vermont Railway	Autres	Total
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Additions et améliorations—							
Rails et boulons.....	107,970	806,479	416,459	155,000	10,475		1,496,383
Selles d'appui et ancrés.....	162,129	634,361	546,919	74,600	27,334		1,445,343
Ballast.....	300,800	406,560	57,810	238,200	51,135		1,054,505
Élargissement des coupes et remblais. Enrochement, murs de soutènement et encoffrements en charpente.....	261,232		2,000		5,750		268,982
	8,000						8,000
Fossés, drains et égouts.....	13,785	24,600	30,010				68,395
Cours, voies et voies d'évitement.....	93,293	507,336	201,462	139,400			941,491
Appareils de construction de chaussée	92,204	126,565	150,040	41,900			410,709
Ponts, estacades et ponceaux.....	158,166	348,057	646,578	32,700	92,347		1,277,848
Tunnels.....		4,500	8,800				13,300
Protection des chemins et traverses..	10,310	118,272	7,030	129,673	5,109		270,394
Edifice de bureaux à Montréal.....		750,000					750,000
Stations et abords.....	303,864	1,119,506	1,313,345	469,624	12,406		3,218,745
Postes d'alimentation d'eau.....	4,054	129,845	66,025	38,540	10,768		249,232
Postes à combustible.....		50,906	83,387	84,000	8,474		226,767
Ateliers, remises à locomotives et ma- chinerie.....	144,965	1,538,420	466,234	325,001	10,680		2,485,300
Bassins et quais.....	67,400	25,000	Cr. 4,000	71,000			159,500
Signaux et enclenchements.....	942	21,957		35,944	12,500		211,899
Télégraphes—chemin de fer.....						906,186	906,186
Télégraphes—commerciaux.....						2,024,526	2,024,526
Terrains.....	5,000	20,000	5,155				30,155
Additions et améliorations générales et faux frais divers.....	178,830	777,015	C.162,291	88,183	17,897	Cr. 424,675	475,859
Matériel de messageries et divers.....		10,550	7,140	16,900	1,782		447,900
Filiales.....						3,173,504	3,173,504
Hôtels.....						239,503	239,503
Additions et améliorations au ma- tériel.....				431,191	66,705	2,708,541	3,206,437
Abandon de matériel.....						Cr. 2,060,863	Cr. 2,060,863
Estimation totale des additions et amé- liorations.....	1,912,944	7,420,829	3,878,047	2,476,568	333,362	6,978,250	23,000,000
<i>Moins</i> partie des projets inclus dans les chiffres ci-dessus, qui ne seront pas terminés le 31 dé- cembre 1947.....							5,000,000
Estimation nette des additions et amé- liorations.....							18,000,000

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Achats de matériel

Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada

Achat de matériel:

350 wagons à minerai;

500 wagons à automobiles;

400 wagons frigorifiques à marchandises, refroidis par la partie supérieure;

50 wagons frigorifiques à messageries, refroidis par la partie supérieure;

150 wagons couverts à trémie;

3700 wagons couverts (lignes canadiennes);

500 wagons couverts (lignes des États-Unis);

18 locomotives Diesel de 75 tonnes, d'une puissance de 600 C.V.;

2 locomotives Diesel de 44 tonnes, d'une puissance de 380 C.V.;

RÉSEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—*fin.*Achats de matériel—*fin.*

3 locomotives électriques, semblables à celles de la série Z-1-A;
8 locomotives de manœuvre Diesel de 1,000 C.V. (lignes des États-Unis);

20 locomotives de manœuvre Diesel de 1,000 C.V. (lignes canadiennes);

6 voitures à moteurs multiples de 1,000 C.V.

Le coût total, y compris la taxe de vente et les frais d'inspection, est de \$41,500,000.

À la page 4 se trouvent les détails relatifs au coût estimatif du matériel neuf pour 1947.

La page 5 renferme un mémoire concernant la poursuite des travaux d'établissement de l'embranchement de Barraute à Kiask-Falls.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Etablissement de nouveaux embranchements de Barraute à Kiask-Falls, province de Québec.

Autorisé en vertu du chapitre 41 des Statuts du Canada, 10 Georges VI

La longueur totale est estimée à 55 milles. Les dépenses globales sont estimées à \$4,125,000.

L'établissement d'une voie ferrée de 39.02 milles, au coût estimatif de \$3,234,367, depuis Barraute vers le nord jusqu'à la frontière entre Cartons Bartouille et Lass, est réparti sur une période de trois ans, de 1946 à 1948. Les frais estimatifs s'établissent à \$2,684,000 pour 1947 et couvrent la construction du premier tronçon de ligne à établir.

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Achat de titres
et
retrait d'obligations de capital

	Budget, 1946	Réel, 1946	Budget, 1947
	\$	\$	\$
Toronto Terminal Railway— Conjointement avec le Pacifique-Canadien. Additions et améliorations générales—Proportion du Na- tional-Canadien, 50 p. 100.....			87,500
Northern Alberta Railways— Conjointement avec le Pacifique-Canadien. Additions et améliorations générales—Proportion du Na- tional-Canadien, 50 p. 100.....	250,000		350,000
Chicago and Western Indiana Railroad— Avances en vertu d'une entente du 1er mars 1936.....	160,000	161,774	169,500
Atlantic and St. Lawrence Railroad— Achats d'actions de capital.....			20,000
Versement à l'Etat du Michigan au sujet de l'avenue Wider Woodward, Détroit.....	430,000	430,668	430,000
	840,000	592,442	1,057,000

M. JACKMAN: Tous les titres du National-Canadien détenus dans la mère patrie ont-ils été rapatriés?

M. COOPER: Effectivement, oui. Il y en a encore quelques-uns qui sont rachetés de temps à autre; l'opération se continuera probablement, mais, à tout prendre,

on a rapatrié tous les titres qui pouvaient l'être en vertu des mesures attributives de propriété.

M. JACKMAN: Certaines obligations du réseau sont entre les mains de citoyens américains, bien entendu?

M. COOPER: Nous ferions peut-être mieux d'en finir avec le budget tout d'abord.

M. JACKMAN: D'accord.

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

	Prévisions pour 1946	Déboursés en 1946	Prévisions pour 1947
	\$	\$	\$
Budget d'exploitation—			
Recettes d'exploitation.....	3,677,000	6,669,128	6,359,000
Frais d'exploitation.....	2,790,000	4,959,240	5,293,000
Revenu net d'exploitation.....	887,000	1,709,888	1,066,000
Revenu de la caisse de remplacement des navires.	175,000	196,887	250,000
Service des intérêts à 5 p. 100—obligation à 25 ans, échéant en 1955; montant du principal, \$9,400,000.....	470,000	470,000	470,000
Prime sur le change américain pour l'intérêt des obligations.....	49,500	8,225	.....
Intérêt sur les billets et avances de l'Etat.....	126,500	126,499	126,000
Excédent.....	416,000	1,302,051	720,000
Budget des immobilisations—			
Achat de 3 cargos à propulsion par Diesel.....	3,750,000	1,226,052	2,549,000
Achat de 5 navires de la Park Steamship Com- pany.....	450,000	1,085,000	1,540,000
Moins les navires vendus—prix de vente.....	4,200,000	Cr. 2,351,052 475,000	Cr. 4,089,900 500,000
Montant net des besoins financiers.....	4,200,000	1,876,052	3,589,900

REMARQUE.—Les fonds nécessaires à l'achat de ces navires seront puisés à même la caisse de remplacement des navires.

M. HATFIELD: Vous revenez maintenant sur ces postes?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Revenons à la première page. Y a-t-il des questions?

M. JACKMAN: Si vous obtenez une augmentation du tarif-marchandises, vous n'aurez pas, je suppose, à employer les fonds votés par le Parlement?

M. COOPER: Tout dépendra, bien entendu, de la date où les majorations deviendront en vigueur.

M. JACKMAN: Vous ne dépensez pas de fonds avant de les avoir obtenus.

M. COOPER: Vous pouvez être assuré, monsieur Jackman, que le ministère des Finances verra à ne pas nous fournir de fonds auxquels nous n'avons pas droit.

M. VAUGHAN: Nous ne demandons rien dont nous n'ayons besoin.

M. NICHOLSON: Pourquoi vos dépenses ont-elles si fortement excédé vos prévisions, en 1946, par exemple?

M. VAUGHAN: Cela s'est produit plusieurs fois dans le passé, parce que nous n'avons pu obtenir les matériaux et, parfois, la main-d'œuvre pour exécuter les travaux. Je pense que M. Cooper a un état indiquant nos prévisions budgétaires au cours des cinq dernières années ainsi que les montants que nous avons effectivement dépensés.

M. COOPER: Une autre raison, monsieur Nicholson, c'est que nous devons inclure, chaque année, dans notre budget, un montant en vue de la réalisation d'un projet qui ne sera peut-être pas entrepris, et encore moins terminé, avant la fin de l'année. Dans le budget de 1947, que vous avez sous les yeux, un montant de \$10,213,000 représente plus ou moins une ouverture de crédit qu'on nous avait consentie l'année précédente; cet état de choses se reproduit d'année en année. En 1946, notre "crédit en vue d'additions et d'améliorations" était de \$29,863,000; mais nous n'en avons dépensé que \$13,963,000, soit \$15,900,000 de moins. L'année précédente nous avions dépensé \$12,377,000 de moins qu'on nous avait accordé; en 1944, \$12,226,000; en 1943, 8 millions. En sept ans nous avons dépensé 66 millions de moins que nous l'avions prévu au chapitre des immobilisations. Comme M. Vaughan vient de le dire, tout dépend de la disponibilité des matériaux et de la main-d'œuvre; nous devons demander un nouveau crédit en vue de la réalisation de toute entreprise, même si nous ne la terminons pas dans le cours de l'année.

M. McCULLOCH: À la page 4, il est question de 3,700 wagons couverts; de quelle manière en avez-vous réparti la fabrication?

M. VAUGHAN: Nous avons ce renseignement sous la main: 1,500 wagons couverts à la Canadian Car and Foundry; 500 à la National Steel Car Company, de Hamilton; 1,700 à la Eastern Car Company.

M. McCULLOCH: Voici où je veux en venir: la situation de l'embauchage à New-Glasgow est pire que partout ailleurs au Canada dans le moment. Je pose cette question afin de savoir pourquoi on n'a pas accordé un contrat plus important à l'usine de cette localité, ce qui aurait contribué à atténuer le chômage.

M. VAUGHAN: Cette usine a toujours eu sa juste part, monsieur McCulloch.

M. McCULLOCH: Je le sais, mais la situation sort en ce moment de l'ordinaire.

M. VAUGHAN: Les wagons que nous avons commandés tiendront les ouvriers occupés pendant longtemps.

M. McCULLOCH: C'est juste.

M. VAUGHAN: Et, plus tard, ils auront leur part de commandes de matériel que nous passerons.

M. McCULLOCH: Pouvez-vous dire si l'on a commencé la fabrication de ces wagons?

M. VAUGHAN: L'usine a reçu la commande il y a quelque temps; on s'attend de commencer la livraison des wagons au mois de juillet, ce qui veut dire, je suppose, qu'on a dû réunir les matériaux avant de procéder à la fabrication.

M. McCULLOCH: Avez-vous de la difficulté à vous procurer les matériaux?

M. VAUGHAN: Nous avons surtout beaucoup de difficulté à nous procurer le bois et les produits de l'acier; mais notre service des achats collabore avec ces sociétés et fait tout ce qu'il peut, de concert avec le ministère des approvisionnements et d'autres intéressés, pour obtenir les matériaux aussi promptement que possible.

M. McCULLOCH: Vous savez, certes, que la Eastern Car n'obtient aucun contrat du Pacifique-Canadien.

M. VAUGHAN: On lui confie la construction d'un très petit nombre de wagons. Elle aura probablement un contrat de 100 wagons du Pacifique-Canadien cette année.

M. McCULLOCH: Puis, il y a 400 wagons frigorifiques. Où seront-ils construits?

M. VAUGHAN: Nous construisons les wagons frigorifiques dans nos ateliers de Transcona.

M. McCULLOCH: Il ne s'en construit pas en dehors de vos ateliers?

M. VAUGHAN: Non.

M. HATFIELD: Que veut-dire "refroidis par la partie supérieure"?

M. VAUGHAN: Les compartiments à glace sont placés à la partie supérieure.

M. McCULLOCH: Et les wagons à automobiles?

M. VAUGHAN: Le contrat des wagons à automobiles a été adjugé à la Canadian Car and Foundry Company. Dans la répartition des commandes, nous tenons toujours compte de la date de livraison et du rendement potentiel des usines, afin de nous assurer d'une livraison dans un délai raisonnable.

M. McCULLOCH: Sauf erreur, la Canadian Car and Foundry a des commandes qui la tiendront occupée jusque fin 1947; pourtant, il semble qu'elle obtienne une proportion beaucoup plus forte que nous.

M. VAUGHAN: Elle a obtenu un contrat de 1,500 wagons couverts et la Eastern Car, 1,700.

M. McCULLOCH: Et les wagons à minerai?

M. VAUGHAN: Nous en avons confié la fabrication à la société d'Hamilton parce qu'elle en avait déjà tous les plans et devis, puisqu'elle en a déjà fabriqué pour nous. Il s'est agi simplement d'une commande renouvelée.

M. McCULLOCH: La commande de 1,700 wagons occupera probablement la Eastern Car toute l'année 1947?

M. VAUGHAN: Oui. Elle ne nous a pas promis livraison avant fin 1947; je crois que le contrat durera jusqu'en 1948.

M. McCULLOCH: Quelles sont les perspectives pour 1948 en ce qui concerne la Eastern Car?

M. VAUGHAN: Je ne saurais le dire, monsieur McCulloch; tout dépendra du niveau des affaires. Comme vous le savez, nous manquons beaucoup de wagons à marchandises depuis plusieurs années.

M. McCULLOCH: Tout ce qui m'intéresse est la question de la répartition des contrats.

M. VAUGHAN: Je pense que la Eastern Car a reçu une très bonne commande, puisqu'elle s'élève à 8 millions et demi.

M. HATFIELD: Les wagons frigorifiques, sont-ils munis d'un régulateur de chaleur?

M. WALTON: Ils sont munis de ce qu'on appelle un radiateur surbaissé et d'un thermomètre qu'on peut lire de l'extérieur.

M. HATFIELD: Et les wagons à trémie?

M. WALTON: Le wagon couvert à trémie sert au transport de denrées diverses qu'il faut protéger des intempéries; on le décharge par le fond.

M. EMMERSON: Est-ce un nouveau type? En avez-vous beaucoup?

M. VAUGHAN: Non; nous n'en avons que quelques-uns, 20 environ, que nous avons construits à nos usines de Leaside, l'an dernier. Il en va de même des wagons à trémie, mais ils sont pourvus d'un toit à trappes.

M. NICHOLSON: Je me demande si M. Cooper pourrait nous décomposer le montant de 41 millions entre chacun des postes mentionnés à la page 4, de manière à établir le coût unitaire.

M. VAUGHAN: Nous n'avons jamais fourni de détails sur le prix de revient unitaire. Nous n'avons pas d'objection à le fournir à titre confidentiel, mais ici encore la concurrence entre les diverses sociétés ferroviaires entre en ligne de compte.

M. HAZEN: À la page 1, il est question de "remboursement" du principal gagé par le matériel détenu en fiducie, au montant de \$6,969,191, qui sera financé en vertu de la loi sur le remboursement d'obligations de 1947. Voulez-vous m'expliquer ce poste que je ne comprends pas.

M. COOPER: Volontiers. On a présenté, ou l'on doit présenter, un projet de loi tendant à autoriser le National-Canadien à émettre des titres afin de réunir les

fonds représentés par des obligations arrivant à échéance ou rachetables par anticipation. C'est la façon ordinaire de procéder. On a déjà voté deux ou trois lois relatives au remboursement d'obligations. Nous nous autorisons de cette méthode pour nous permettre de financer des obligations échues. Lorsque nous y serons autorisés, nous referons les fonds représentés par les certificats gagés par le matériel détenus en fiducie par le moyen de titres émis en vertu de la loi sur le remboursement d'obligations de 1947.

M. HAZEN: Sauf erreur, il s'agit de rembourser certaines obligations venant à échéance cette année?

M. COOPER: Pas nécessairement cette année; elles viennent à échéance au cours des quatre prochaines années.

M. HAZEN: Sont-elles mentionnées dans les tableaux que nous avons sous les yeux?

M. COOPER: Je puis vous les fournir, monsieur Hazen.

M. HAZEN: Je me demandais simplement si elles étaient mentionnées ici.

M. COOPER: Le rapport annuel n'en indique que la date d'échéance; d'autres sont rachetables par anticipation; vous ne trouverez pas les renseignements dans cette annexe. Un coup d'œil sur la date d'échéance ne vous révélera peut-être pas toutes les valeurs détenues en garantie que nous devons acquitter au cours des prochains quatre ans, mais en voici les principales: obligations de 25 millions de dollars, 17 ans, à échoir en 1953. Elles sont rachetables par anticipation à compter du 15 février 1948. J'ai l'impression que si l'intérêt se maintient au taux actuel, nous rachèterons ces obligations avant l'échéance et que nous chercherons des fonds à un taux moins élevé. Nous avons une autre émission de 20 millions de dollars, obligations à 3 p. 100, à échoir en 1952 et rachetables par anticipation à compter du 1er février 1948. Nous avons ensuite une émission de \$57,728,000 à échoir le 1er octobre 1969, — c'est une transaction entre trois parties, — dont les obligations sont rachetables par anticipation à compter du 1er octobre 1949; enfin, nous en avons une autre au montant de \$17,338,000, 5 p. 100, à 40 ans, à échoir en 1970. Il s'agit aussi d'une transaction entre trois parties dont les obligations sont rachetables à compter du 1er février 1950. Le présent projet de loi sera ou a été présenté aux fins d'autoriser les chemins de fer Nationaux du Canada à émettre de nouvelles obligations pour refinancer ces obligations à l'échéance ou par rachat anticipé.

M. HAZEN: Réussissez-vous à obtenir des obligations à perpétuité?

M. COOPER: Non, monsieur, cela est impossible; une obligation à perpétuité n'a pas de date d'échéance et n'est pas rachetable par anticipation.

M. HAZEN: C'est juste; de plus elles ne sont pas offertes en vente, ce qui serait pour vous le seul moyen de les acheter.

Le PRÉSIDENT: Vous désirez poser une question, monsieur Hatfield?

M. HATFIELD: Je voulais demander si toutes ces obligations portent un intérêt de 3 p. 100?

M. VAUGHAN: Certaines portent un taux d'intérêt plus élevé.

M. COOPER: Un bloc d'obligations de 57 millions de dollars porte intérêt à 5 p. 100; un autre de 17 millions porte aussi intérêt à 5 p. 100.

M. JACKMAN: Sauf erreur, l'affectation de ce nouveau montant de 9 millions de dollars, — en passant, de quelle affectation M. Hazen parle-t-il? — Ce poste a-t-il trait au rachat des \$6,969,000?

M. HAZEN: Oui.

M. COOPER: C'en est une partie.

M. JACKMAN: Prévoyez-vous les échéances des obligations qui seront rachetables par anticipation par la suite, ou simplement à compter de 1947?

M. COOPER: Je parle des deux. Je pense que l'ensemble atteint 200 millions de dollars. C'est le montant dont nous aurons besoin pour racheter les valeurs

échues et rachetables par anticipation de 1947 à 1951, inclusivement. Il s'agit d'un programme de quatre ans.

M. JACKMAN: En d'autres termes, vous tirez parti du fait que le taux d'intérêt est actuellement peu élevé pour vous procurer des fonds à longue échéance et à faible taux . . .

M. COOPER: Non, nous n'émettrons des obligations que jusqu'à concurrence du montant de celles qui sont échues ou qui sont rachetables par anticipation. Nous n'obtiendrons pas de fonds avant d'en avoir besoin.

M. JACKMAN: Voici où je veux en venir. Vous avez le droit de racheter par anticipation certaines des obligations dont j'ai parlé. Je me demandais si vous alliez demander l'autorisation d'anticiper vos besoins pour les trois ou quatre prochaines années, vu que vous pouvez maintenant obtenir des fonds à ce qu'on pourrait appeler un taux peu élevé. Naturellement, il se peut que le taux d'intérêt ne vous soit plus favorable au cours des trois ou quatre prochaines années, ou encore, il soit possible qu'il se maintienne au taux actuel. Dans ce cas il serait avantageux d'anticiper vos besoins.

M. VAUGHAN: Non, monsieur; ce n'est pas notre intention. Si nous agissions de cette manière, nous aurions en mains des sommes considérables qu'il nous faudrait probablement prêter à faible taux jusqu'à ce que nous en ayons besoin. Nous croyons qu'il est de beaucoup préférable d'attendre l'échéance de ces obligations ou leur rachat par anticipation, plutôt que d'émettre des obligations à un taux d'intérêt moins élevé pour les racheter ensuite.

M. JACKMAN: Tout irait bien tant que les taux peu élevés se maintiendront.

M. VAUGHAN: C'est le risque que nous devons courir. La mesure que vous avez sous les yeux, ou qui vous sera soumise, ressemble aux autres lois adoptées par la Chambre jusqu'ici, prévoyant le rachat des obligations arrivées à échéance. Je pense que les pouvoirs qui nous ont été conférés ont été employés à bon escient et c'est pour cette raison que nous vous soumettons cette nouvelle loi.

M. JACKMAN: Que penseriez-vous de l'idée d'examiner la possibilité de racheter par anticipation des obligations au montant de 100 millions de dollars d'ici trois ou quatre ans et d'emprunter à cette fin les fonds voulus aux taux courants qui sont plutôt bas . . .

M. VAUGHAN: Que ferions-nous de cet argent?

M. COOPER: Rien ne nous garantit que les taux ne baisseront pas encore.

M. JACKMAN: Non, mais il me semble que vous pourriez consulter la Banque du Canada.

M. VAUGHAN: Nous sommes en relations étroites avec la Banque du Canada que nous consultons au sujet de toutes nos transactions financières et dont nous suivons les conseils sur la tendance du marché. Nous obtenons ainsi tous les renseignements utiles qui peuvent nous aider à déterminer le moment propice pour émettre des obligations à un taux d'intérêt plus avantageux.

M. JACKMAN: Je me demandais simplement, vu la nature de vos sociétés et le rapport de vos opérations avec les méthodes financières du Gouvernement, si vous ne pourriez pas vous défaire de 100 millions de dollars d'obligations à 3 p. 100 d'ici trois ou quatre ans; si ces fonds pouvaient être utilement employés pour rembourser une partie de votre dette à l'État en tirant parti maintenant d'un taux d'environ .68, — ne croyez-vous pas qu'il y aurait avantage à examiner un tel projet?

M. COOPER: Je ne le crois pas, monsieur Jackman. C'est affaire d'opinion.

M. JACKMAN: N'y aurait-il pas moyen d'employer cet argent comme excédent dans les comptes de l'État?

M. COOPER: Je ne pense qu'il y aurait avantage pour les chemins de fer Nationaux du Canada à faire ce que vous proposez, c'est-à-dire emprunter 100 millions

de dollars et les garder jusqu'au jour où nous en aurions besoin au cas où les taux monteraient dans la suite, soit une augmentation de ce que nous devrions payer sous forme d'intérêt.

L'hon. M. CHEVRIER: Je vois d'ici ce qui se produirait à la Chambre des communes si les Chemins de fer tentaient d'agir ainsi, surtout dans un certain coin de la Chambre. Il y aurait beaucoup d'opposition.

M. JACKMAN: La société pourrait économiser une somme assez considérable. Vous devez de fortes sommes à l'État sur lesquelles vous devez payer 3 p. 100 ou davantage.

M. COOPER. Après avoir remboursé l'État, nous ne pourrions pas emprunter cet argent de nouveau.

M. HAZEN: Si vous deviez payer, cette année, \$18,400,000 aux Lignes aériennes Trans-Canada pour l'achat d'actions, où prendriez-vous les fonds? Il me semble que vous n'avez pas tenu compte de ce montant dans l'exposé qui m'a l'air d'être seulement un résumé de vos prévisions. Si on vous demandait de rembourser ce montant où le prendriez-vous?

M. COOPER: Nous sommes autorisés par la Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada à leur fournir des fonds. La loi l'autorise à émettre des titres jusqu'à concurrence de 25 millions de dollars en capital-actions. Elle autorise les chemins de fer Nationaux à souscrire ces actions et à émettre des obligations du National-Canadien pour en assurer le financement.

Le PRÉSIDENT: Cette loi a été adoptée il y a deux ans.

M. COOPER: C'est exact.

M. MUTCH: La méthode de refinancement consisterait-elle en une nouvelle émission d'obligations?

M. COOPER: Oui. Ainsi, nous avons fait, au mois de janvier de cette année, une émission d'obligations, 2 $\frac{3}{4}$ p. 100, au montant de 50 millions de dollars. Une partie de cette somme était destinée à financer nos placements dans les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. NICHOLSON: Au sujet du poste 3 (a), gares et abords de la gare, je me demande si nous pourrions obtenir des renseignements relativement au montant prévu l'an dernier?

M. HAZEN: Les obligations au montant de 6 millions de dollars ont-elles été émises cette année?

M. COOPER: Les 50 millions?

M. HAZEN: Oui.

M. COOPER: Elles portent la date du 2 janvier 1947.

M. HAZEN: Elles n'apparaissent donc pas dans ce rapport?

M. COOPER: Non, monsieur, c'est le rapport pour 1947.

M. NICHOLSON: Du montant affecté l'an dernier aux gares et aux abords des gares combien avez-vous dépensé?

M. COOPER: Le montant prévu dans le budget était de \$1,516,000 et nous avons dépensé \$658,000.

M. NICHOLSON: Est-ce dû au manque de matériaux; quelle en est la cause?

M. COOPER: Ici encore s'applique ce que j'ai dit au sujet de l'ensemble du budget, soit le manque de matériaux et de main-d'œuvre: aussi le fait que nous avons été autorisés à exécuter des travaux qui ne seront peut-être pas terminés au cours de l'année.

M. NICHOLSON: Vous en tenez-vous à une ligne de conduite déterminée pour déterminer le montant affecté aux différentes régions? Reconstituez-vous les gares qui ont été détruites par le feu ou celles où ne se trouvent pas d'entrepôts chauffés et ainsi de suite?

M. VAUGHAN: Nous ne tenons pas compte des régions, mais des besoins, indépendamment de l'endroit où se trouve la gare. Quand nous sommes d'avis qu'une gare a absolument besoin d'être remplacée, peu importe qu'elle soit située dans la région de l'Atlantique, la région centrale ou la région de l'Ouest, nous examinons la question indépendamment du reste. Nous n'affectons aucun montant à la construction de gares par régions.

M. NICHOLSON: Pour la région de l'Ouest, vos prévisions budgétaires sont de \$1,313,000. Vous aviez alors décidé qu'il fallait y construire certaines gares. Comment arrivez-vous à ce chiffre?

M. VAUGHAN: Nous pouvons vous fournir les détails.

M. NICHOLSON: Je ne tiens pas à avoir les détails dans chaque cas particulier.

M. VAUGHAN: Il n'y a que quatre pages dans l'exposé qui porte sur tous les travaux à exécuter dans la région de l'Ouest, monsieur Nicholson. Ainsi, à Winnipeg il y a l'installation de quatre nouveaux ascenseurs. Je pourrais vous les lire. Le premier poste a trait à Winnipeg.

Installation de quatre nouveaux ascenseurs, deux allant du rez-de-chaussée au quatrième étage et deux du sous-sol au quatrième, remplaçant les quatre ascenseurs qui s'y trouvent actuellement et qui sont en fort mauvais état dans les gares des voyageurs. Le coût global de \$163,000 est réparti sur deux années, dont \$87,000 en 1947 et \$76,000 en 1948. Construction d'installations centrales de chauffage en remplacement des quatre installations détériorées qui servent maintenant à chauffer la gare Union, le hangar à locomotives dans le parc de l'Est, l'hôtel Fort-Garry et l'immeuble de l'Immigration, toutes ces installations se trouvant situées à proximité l'une de l'autre, ce qui nous permet d'économiser \$35,880 par année sur les frais de chauffage.

Nous passons ensuite à Edmonton. On y voit un poste de \$17,000 affecté à certains travaux de construction à Edmonton. Vient ensuite un poste de \$403,000. Nous exécutons certains travaux à la gare d'Edmonton, comme vous le savez.

Nous avons ensuite un montant de \$17,000 affecté à la route de Red-Lake. La province d'Ontario a construit une nouvelle route dans la région de Red-Lake qui commence à notre voie ferrée; nous sommes à y faire les installations qu'exige la manutention des marchandises à l'arrivée et au départ des camions.

Il y a un crédit pour Sheraton (C.-B.): il est destiné à la construction d'une gare pour voyageurs et pour marchandises, en remplacement de la vieille gare de troisième classe qui est en bien mauvais état. Je pense que c'est en réalité un compte de crédit, la nouvelle construction ayant moins de valeur que l'ancienne.

Dans la subdivision de Dauphin nous avons affecté un crédit à la construction de nouvelles gares à Pine-Falls et à Carrot-River. Un autre crédit doit servir à la construction d'une annexe de vingt-deux pieds à la gare de Kindersley.

M. NICHOLSON: Je voulais surtout savoir combien il faut attendre de temps avant de savoir si la construction d'une nouvelle gare est jugée indispensable?

M. VAUGHAN: Ce sont nos fonctionnaires qui décident si la construction d'une nouvelle gare s'impose.

M. NICHOLSON: Et le chiffre d'affaires qu'on y fait?

M. VAUGHAN: Le chiffre d'affaires et l'état dans lequel se trouve la gare.

M. MOORE: Construire-t-on une nouvelle gare à Minitonas?

M. VAUGHAN: Je ne vois rien au sujet de Minitonas.

Le PRÉSIDENT: Et le budget d'exploitation dans les deux premières pages?

M. MUTCH: Pouvons-nous examiner le rapport page par page?

Le PRÉSIDENT: La première page est-elle adoptée? Et la deuxième?

M. HATFIELD: Page 2, frais portés au compte des recettes nettes, y compris 8 millions pour les intérêts. De quoi s'agit-il? Vous ne payez pas d'impôt sur le revenu, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: Non, monsieur.

M. COOPER: Ce poste a trait aux taxes, au loyer du matériel, aux loyers d'installations en commun, à l'escompte sur la dette fondée, au revenu de dividendes, au revenu d'exploitation, à l'intérêt, le résultat des installations exploitées séparément et autres montants de ce genre.

M. HATFIELD: Le bac transbordeur de l'Île du Prince-Édouard fait l'objet d'un poste distinct. Je ne puis trouver ce compte dans le rapport. Y est-il?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est un poste distinct dans les prévisions budgétaires et c'est le comité des crédits qui s'en occupe. De ce comité il est soumis à notre examen. Nous l'examinerons quand ces messieurs auront terminé l'examen du budget.

M. HATFIELD: Avez-vous l'intention de faire d'autres dépenses pour la construction d'entrepôts à Tormentine?

M. VAUGHAN: Non, monsieur, pas pour l'instant.

M. HATFIELD: Je voudrais faire observer qu'à mon avis 75 p. 100 de vos chargements de wagons en provenance de l'Île du Prince-Édouard sont formés de pommes de terre et de navets. Est-ce exact?

M. VAUGHAN: Je le crois.

M. HATFIELD: Vous constaterez qu'à moins de construire des entrepôts à Tormentine vous perdrez la moitié de ce trafic d'ici deux ou trois ans. Les navires arrêteront à Charlottetown, Summerside et à deux ou trois autres ports où ils prendront des chargements de pommes de terre des camions. Vous perdrez ce trafic comme vous avez perdu celui du papier à journal à Trois-Rivières et à d'autres endroits où vous aviez accoutumé de prendre des chargements à destination de Portland. Les navires font maintenant escale dans ces ports et y prennent le papier à journal directement des usines. La même chose se produira dans l'Île du Prince-Édouard à moins que vous n'y construisiez des entrepôts.

Dès que les cultivateurs de l'Île du Prince-Édouard se rendront compte qu'ils peuvent entreposer leurs produits à peu de frais à Tormentine, ils expédieront leurs pommes de terre dès l'automne, au moment de la récolte à des endroits où ils peuvent les entreposer à peu de frais. Le taux d'entreposage est très élevé aux États-Unis.

À l'avenir, nos ventes de pommes de terre se feront aux États-Unis et aux pays de l'Amérique du Sud. Elles seront transportées par eau. Je ne pense pas que vous puissiez garder ce commerce si vous ne faites rien à ce sujet.

M. VAUGHAN: Nous nous ferons un plaisir de confier l'étude de cette question à notre division du tarif et nous lui demanderons un rapport.

M. HATFIELD: Au cours des années de guerre, presque tout le transport, ou du moins 90 p. 100, se faisait par rail. Avant la guerre, seulement la moitié ou à peu près se faisait par chemin de fer. Les cultivateurs expédiaient leurs pommes de terre à Port-Newburg, à Philadelphie, à Baltimore et à Norfolk. Il en sera encore ainsi dès qu'ils pourront obtenir les navires.

M. VAUGHAN: Les expéditeurs expédieront leurs pommes de terre par la voie la plus économique, peu importe que nous ayons ou que nous n'ayons pas d'entrepôts.

M. HATFIELD: Je ne suis pas de cet avis. Je pense que, s'il y avait des entrepôts, on les utiliserait. Vous feriez alors le transport par rail jusqu'à Halifax, ou au moins jusqu'à Saint-Jean.

M. VAUGHAN: La situation est à peu près la même dans plusieurs autres régions, dans la région de la vallée d'Okanagan et dans celle de Niagara, par exemple,

d'où on expédie des fruits. Si nous commençons à aménager des entrepôts aux expéditeurs de produits alimentaires dans tout le pays, nous n'en finirons plus.

M. HATFIELD: Mais la situation est bien différente. Il s'agit ici d'un territoire obstrué par les glaces à diverses périodes de l'année. Ces pommes de terre seront transportées à des endroits d'accès facile, de sorte que, lorsque les cultivateurs voudront expédier des pommes de terre de semence, ils pourront aller les chercher en tout temps de l'année.

Le PRÉSIDENT: Autre chose au sujet de la page 2?

M. McLURE: Je lis à la deuxième page, poste c), "Paiement du déficit d'exploitation du bac transbordeur de l'Île du Prince-Édouard et du terminus." Je me suis toujours fortement opposé à l'emploi du mot "déficit". En 1926, la Commission Rae Duncan a exprimé l'avis que la comptabilité ne devrait plus être tenue par les chemins de fer Nationaux. On a donné suite à ce vœu et on en a fait un compte séparé. On ne devrait pas l'indiquer ici comme étant un déficit parce que ce n'est pas une bonne publicité qui atteint en même temps l'Île du Prince-Édouard. Il y a longtemps que je propose un poste dans le genre de celui-ci: "Déboursés d'exploitation pour le bac transbordeur et le terminus de l'État à Borden et à Tormentine."

M. VAUGHAN: Je pense que si vous n'aimez pas cette rédaction, nous pourrions la remanier.

M. McLURE: Cela ne changerait rien à ce poste.

M. VAUGHAN: La rédaction actuelle reflète bien la situation cependant.

L'hon. M. CHEVRIER: Je suppose que les propriétaires du chemin de fer de la baie d'Hudson demanderont la même chose. La situation est la même dans cette partie de notre pays.

M. MUTCH: De fait, nous y tenons.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions au sujet de la page 2? Nous passons à la page 3 où il est question des additions et améliorations.

M. HAZEN: Combien d'additions et d'améliorations fera-t-on sur la ligne qui conduit à Portland?

M. COOPER: Je ne vois rien dans notre budget au sujet de Portland, c'est-à-dire de la frontière internationale jusqu'à Portland.

M. HAZEN: S'agit-il de la région centrale?

M. WALTON: De la région centrale, district de Montréal.

M. HAZEN: Qu'est le chemin de fer Vermont Central?

M. COOPER: C'est une filiale des chemins de fer Nationaux du Canada. Le National-Canadien en possède toutes les actions, mais le chemin de fer est exploité séparément.

M. HAZEN: Quelles localités dessert-il?

M. COOPER: Il va de Saint-Jean (P.Q.) à New-London (Connecticut).

M. HATFIELD: Les vieux hangars à Portland sont-ils assurés?

M. VAUGHAN: Ils le sont par notre propre caisse d'assurance.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions au sujet de la page 3, messieurs?

M. EMMERSON: Je constate que les prévisions budgétaires de 1947 pour la région de l'Atlantique sont bien faibles au regard de celles d'autres régions. Est-ce parce qu'on a besoin de moins d'améliorations et d'additions dans cette région que dans les autres?

M. VAUGHAN: Là n'est pas la raison; le parcours dans la région de l'Atlantique est bien moins étendu que celui des autres régions.

Le PRÉSIDENT: Nous avons ensuite, messieurs, la longue liste à la page 3 a). Désire-t-on poser des questions à ce sujet?

M. NICHOLSON: À la page 3 a), rubrique "bassins et quais", apparaît un crédit de \$4,000 pour la région de l'Ouest. J'aimerais obtenir quelques éclaircissements relativement à ce crédit.

M. VAUGHAN: Nous allons l'examiner.

M. HATFIELD: J'y vois un poste de \$750,000 pour la construction d'un immeuble à bureaux dans la région centrale. De quoi s'agit-il?

M. VAUGHAN: C'est le poste que nous avons examiné l'autre jour: le nouvel édifice destiné à l'aviation internationale. C'est le montant que nous nous attendons de dépenser cette année pour cette entreprise.

M. COOPER: Le montant de \$4,000 sous la rubrique "bassins et quais" dans la région de l'Ouest a trait au ponton sur chevalets, à Port-Arthur.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions?

M. EMMERSON: Que représente le poste destiné à la région de l'Ouest et qui semble être un crédit de \$162,000 sous la rubrique générale additions, améliorations et dépenses imprévues?

M. COOPER: Il s'agit surtout de prévisions pour la mise au rancart de certaines propriétés. Dans la division de l'exploitation le budget prévoit la mise au rancart de propriétés pour un montant de \$125,000 et, dans la division des machines, pour un montant de \$35,000.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions au sujet de la page 3 a)?

M. JACKMAN: M. Emmerson aimerait savoir comment ces montants ont été transformés en crédits dans le budget.

M. COOPER: Lorsque nous abandonnons une propriété et que nous ne la remplaçons pas, nous en biffons le montant dans notre compte des propriétés. C'est un crédit au compte de capital.

M. JACKMAN: C'est ainsi que ces montants sont devenus un poste de crédit?

M. COOPER: Oui.

Le PRÉSIDENT: Et la page 4? Puis la page 5, établissement de nouvelles voies ferrées? Il y a une carte à la page 5. Page 6, acquisition de titres et rachat d'obligations d'établissement relativement à ces différents chemins de fer?

M. JACKMAN: Je ne puis encore réussir à exprimer bien clairement la proposition que j'ai faite relativement à l'emprunt de fonds de l'État en anticipant votre droit de faire un appel de fonds dans un avenir rapproché, de sorte que je ne puis que dire tout haut ce que je pense à ce sujet. Vous ne payez aucune prime sur ces obligations que vous pourrez rappeler d'ici quelques années.

M. VAUGHAN: La plupart comportent une prime.

M. JACKMAN: Une prime sur la plupart des obligations que vous avez le droit de rappeler d'ici quelques années?

M. VAUGHAN: On peut les rappeler en leur fixant une valeur supérieure au pair.

M. JACKMAN: En somme, vous vous débarrasseriez de la taxe de 3 p. 100.

M. COOPER: Les 57 millions en obligations à 5 p. 100 échues en 1969 peuvent être rappelés, mais il y aura une prime à payer si l'opération est pratiquée entre octobre 1949 et 1954. Il faudrait payer \$105.

M. JACKMAN: Ce qui est certain. Vous allez sûrement rappeler celles-là.

M. COOPER: Je le crois. L'autre émission importante est de \$17,338,000 à 5 p. 100, tombant échue en 1970. On peut la rappeler le 1er février 1950, à \$105. Ces deux émissions sont rachetables sur trois places, c'est-à-dire payables en devises canadienne, américaine ou sterling. Les choses étant ce qu'elles sont, il est absolument certain que nous allons les rappeler.

M. JACKMAN: Ce qui fera 25 millions dus en 1953.

M. COOPER: Ces obligations ne comportent pas de primes, non plus que les 20 millions à 3 p. 100 tombant échus en 1952 et que l'on peut rappeler après 1948.

M. JACKMAN: Vous pouvez obtenir l'autorisation de les racheter dès maintenant.

M. COOPER: Je ne pense pas qu'on puisse songer à les racheter avant la date prévue.

M. JACKMAN: Je vois, mais si j'ai posé cette question c'est pour savoir si vous estimez que le taux d'intérêt baisse ou qu'il a atteint son niveau le plus bas.

M. VAUGHAN: Ce n'est pas facile à dire. C'est affaire de jugement. Nous estimons qu'il ne serait pas bon d'emprunter dès maintenant une somme considérable parce que nous croyons en avoir besoin en 1949.

M. JACKMAN: J'essaye simplement de voir si vous ne devriez pas vous contenter, mettons, d'un taux de 2 $\frac{2}{3}$ p. 100 lorsqu'il s'agit d'obligations à long terme, même si vous vous mettez ainsi dans l'impossibilité d'utiliser cette somme pour rembourser le public pendant trois ou quatre ans. Que feriez-vous de l'argent dans l'intervalle? Je me demandais si vous étiez en mesure de rembourser au Gouvernement quelques-uns des emprunts qu'il vous a consentis, et dont certains portent intérêt à 3 p. 100.

M. VAUGHAN: Trois et demi p. 100. Mais nous espérons les faire annuler.

M. COOPER: Nous avons lancé en 1917 une émission de 50 millions, comme je l'ai déjà fait observer. De cette somme 42 millions ont été versés au Gouvernement pour acquitter des emprunts sur lesquels nous payions intérêt à 3 $\frac{1}{2}$ p. 100. Il faut en outre tenir compte du fait que le National-Canadien n'est pas en mesure de se livrer à des opérations monétaires quand le cœur lui en dit. Il doit se conformer à cet égard aux directives des conseillers financiers du Gouvernement et de la Banque du Canada.

M. JACKMAN: Je me demandais ce qui adviendrait de l'argent si on le prélevait dès maintenant dans le public afin de profiter des taux réduits qui sont actuellement en vigueur. Vous pourriez ensuite verser cet argent au Gouvernement afin d'amortir les emprunts portant intérêt à 3 $\frac{1}{2}$ p. 100.

M. COOPER: Nous n'avons plus d'emprunts à 3 $\frac{1}{2}$ p. 100 en dehors des valeurs rapatriées.

M. JACKMAN: Auxquelles, en principe, vous ne voulez pas toucher.

M. COOPER: Non.

M. HATFIELD: Au poste capital budgétaire on trouve les navires à vapeur. Où va-t-on les mettre en service?

M. VAUGHAN: Ils seront affectés au service des Antilles. Quelques-uns assureront le service entre le Canada et la Jamaïque, d'autres entre le Canada et certaines autres Antilles, notamment les Bermudes, Saint-Christophe, Nevis, Montserrat, la Dominique, Sainte-Lucie, la Barbade et Demerara, Trinidad.

M. HATFIELD: Quels seront leurs ports d'attache?

M. VAUGHAN: Montréal en été; Halifax et Saint-Jean, en hiver.

M. HATFIELD: Les vapeurs qui quittent Saint-Jean à destination d'Halifax séjournent à ce dernier endroit pendant deux ou trois semaines avant de prendre la mer. À mon sens cette pratique laisse à désirer.

M. VAUGHAN: Certains navires laissent une partie de leur cargaison à Saint-Jean, puis se rendent à Halifax pour décharger le reste et prendre une nouvelle cargaison.

M. HATFIELD: Lorsque la température est favorable, le chargement et le déchargement ne prennent pas deux semaines.

M. VAUGHAN: Je puis vous assurer que les débardeurs font le travail aussi rapidement que possible.

M. HATFIELD: Afin d'éviter ces retards, on expédie sur Halifax, à un supplément de frais, des marchandises, surtout des produits périssables, qu'autrement on expédierait sur Saint-Jean. Je me demandais quelle était la cause du retard dans les expéditions effectuées entre Saint-Jean et Halifax.

M. VAUGHAN: Les navires venant du sud font escale à Saint-Jean afin d'y décharger leur cargaison, puis se rendent à Halifax. Nous estimons ce régime très économique.

M. HATFIELD: Le traité avec les Antilles est-il encore en vigueur?

M. VAUGHAN: Non: il est expiré.

M. HATFIELD: Pourquoi vos navires ne se rendent-ils pas jusqu'à LaGuaira et autres endroits? Ils allaient probablement jusqu'à moins de cent milles de Trinidad, Port d'Espagne, mais le traité avec les Antilles alors en vigueur les empêchait d'aller plus loin. Saint-Jean fait beaucoup d'affaires avec le Vénézuéla. Bien que les navires se rendent jusqu'à une centaine de milles du Vénézuéla, le traité avec les Antilles leur interdit d'y faire escale. Puisque le traité est expiré, pourquoi ne pouvez-vous pas parcourir 100 milles de plus et faire escale au port de LaGuaira?

M. VAUGHAN: Nos navires suffisent à peine au service actuel. Il nous en faudrait d'autres afin de faire escale à divers endroits en dehors de la Guyane anglaise.

M. HATFIELD: Peut-être aujourd'hui, comme durant les hostilités, les navires suffisent-ils à peine au trafic, mais il n'en sera peut-être pas ainsi à l'avenir.

M. VAUGHAN: Je ne sache pas qu'on nous ait demandé de faire escale au Vénézuéla.

M. HATFIELD: J'en ai fait moi-même la demande à maintes reprises.

M. VAUGHAN: D'autres compagnies locales de navigation, dont Saint-Jean est le port d'attache, y font peut-être escale.

M. HATFIELD: Il est possible que d'autres compagnies de navigation fassent escale au Vénézuéla. Toutefois, vos navires vont jusqu'à une faible distance de La Guaira, où le trafic est considérable, mais ne s'y rendent pas. Vous avez prétendu que le traité avec les Antilles l'interdisait. Maintenant qu'il est expiré rien ne vous en empêche plus. Autrefois vos navires étaient à moitié vides. Je ne vois pas pourquoi ils ne se rendent pas maintenant au Vénézuéla.

M. VAUGHAN: Avez-vous dit que l'accord commercial interdisait aux navires d'y faire escale?

M. HATFIELD: C'est l'excuse qu'on a formulée à l'époque, mais l'accord est maintenant expiré. Rien ne vous empêche de faire escale à Cuba en cours de route.

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas suffisamment de navires pour faire escale à tous ces endroits. Ceux qui assurent le service portent une pleine cargaison.

M. HATFIELD: Tous les navires de la classe "*Lady*" ont-ils été coulés durant la guerre?

M. VAUGHAN: Trois l'ont été; il en reste deux, le *Lady Nelson*, utilisé comme navire-hôpital, et le *Lady Rodney*, qui a servi au transport des troupes. L'un est à Halifax et l'autre à Saint-Jean en voie de réaménagement.

M. McCULLOCH: Quand le *Lady Nelson* entra-t-il en service?

M. VAUGHAN: Vers la fin de juin.

M. HATFIELD: Peut-être est-il facile d'obtenir des cargaisons actuellement, mais cet état de choses ne durera pas.

M. VAUGHAN: Nous examinerons la situation.

M. le PRÉSIDENT: Si la motion est adoptée, désirez-vous que M. Cooper formule certaines observations au sujet du budget d'exploitation de la *West Indies Steamships, Limited*?

M. NICHOLSON: Monsieur le président, avant d'abandonner la question des chemins de fer, M. Knight a débattu la situation du chemin de fer de la Baie d'Hudson à la Chambre et le ministre a déclaré qu'il nous serait loisible de poser des questions au comité. M. Knight ne fait pas partie du comité, mais comme il est présent le comité consentirait-il à lui permettre de poser quelques questions au sujet du chemin de fer de la Baie d'Hudson avant que nous poursuivions l'examen de la *West Indies Steamships Limited*?

M. JACKMAN: Nous ne sommes saisis d'aucun bilan visant le chemin de fer de la Baie d'Hudson.

L'hon. M. CHEVRIER: Le comité n'a pas été chargé cette année d'examiner les affaires du chemin de fer de la Baie d'Hudson.

M. JACKMAN: J'avais l'impression qu'il s'agissait d'une entente permanente.

L'hon. M. CHEVRIER: Non pas.

M. JACKMAN: Alors je propose que les comptes du chemin de fer de la Baie d'Hudson soient renvoyés au comité cette année.

L'hon. M. CHEVRIER: Il est trop tard, je crains, pour que le Gouvernement puisse considérer une telle motion. À tout événement, il faudrait qu'elle fut proposée à la Chambre.

M. JACKMAN: Il était entendu, à mon avis, que nous aurions l'occasion d'examiner la question du chemin de fer de la Baie d'Hudson.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce n'est pas la pratique de renvoyer à ce comité les comptes du chemin de fer de la Baie d'Hudson. Il y a deux ans, je crois, nous avons fait venir du Pas, à votre requête, l'administrateur général de la société, M. MacLachlan, pour l'interroger. Nous ne nous opposons nullement à répondre à de telles questions. Si l'on désire en poser, je serai fort aise d'y répondre de mon mieux.

M. JACKMAN: Je crois que M. MacLachlan a rendu témoignage durant deux années.

L'hon. M. CHEVRIER: Une année seulement.

M. JACKMAN: N'avons-nous pas été saisis des comptes une deuxième année?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, une année seulement. Comme le crédit sera soumis au comité des subsides, on pourra l'y débattre sous tous ses aspects.

M. JACKMAN: Le très honorable M. Howe, qui était alors ministre a consenti volontiers à présenter ces comptes.

L'hon. M. CHEVRIER: On m'apprend qu'on n'a pas suivi cette pratique alors que le très honorable M. Howe était titulaire du ministère.

M. le PRÉSIDENT: Autant que je sache, les comptes n'ont pas été soumis au comité.

M. JACKMAN: S'oppose-t-on à ce qu'on examine le bilan du chemin de fer de la Baie d'Hudson?

L'hon. M. CHEVRIER: Nous sommes disposés à fournir tous les renseignements disponibles, mais nous nous opposerions, à cette étape, à faire venir ici l'administrateur général du chemin de fer. Le comité consent-il à entendre M. Knight?

M. JACKMAN: Quel a été le résultat de l'exploitation du chemin de fer de la Baie d'Hudson l'année dernière?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas les chiffres ici.

L'hon. M. CHEVRIER: Je puis citer les chiffres; en 1946-1947 il a accusé un déficit de \$466,883, qui représente l'écart entre les frais d'exploitation et d'entretien et les recettes. On estime à \$525,000 le déficit pour 1947-1948.

M. JACKMAN: Pourrions-nous obtenir des renseignements détaillés? Où a-t-on pris l'argent pour combler le déficit?

L'hon. M. CHEVRIER: On pourra débattre la question lorsque la Chambre abordera le crédit.

M. JACKMAN: Les crédits comportent-ils un poste à cet égard?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, on pourra le débattre lorsque le comité des subsides abordera les crédits.

M. MUTCH: Autant que je sache, on a toujours abordé la question à la Chambre.

M. le PRÉSIDENT: Quel est votre bon plaisir, messieurs? M. Knight est ici. Je sais que personne ne désire restreindre la discussion. Le comité permet-il à M. Knight de formuler quelques brèves remarques à ce sujet? En réalité, la question

ne paraît pas à l'ordre du jour. Quel est l'avis du comité? Je ne veux certainement pas me montrer arbitraire.

M. NICHOLSON: Je propose qu'on permette à M. Knight de prendre la parole.

M. le PRÉSIDENT: Y consentez-vous, messieurs? Convenu. M. Knight, vous avez la parole.

M. KNIGHT: Monsieur le président, messieurs: Je remercie le comité de me permettre de poser quelques questions. Je croyais toutefois en avoir le droit. Sinon, le ministre m'a induit en erreur . . .

L'hon. M. CHEVRIER: Eh bien . . .

M. KNIGHT: . . . en me disant que je pourrais poser des questions devant le comité.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que vous vous trompez. Il est loisible aux membres du comité de poser des questions; comme M. Knight n'en fait pas partie, il ne peut poser des questions qu'avec la permission du comité.

M. KNIGHT: Je remercie le comité de sa bienveillance à mon endroit. Je ne sais si je suis censé exprimer mes vues ou me borner à poser des questions.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous feriez bien de vous borner à poser des questions, M. Knight.

M. KNIGHT: Je me proposais de répondre à M. Jackman au sujet du déficit qu'accuse le chemin de fer et de proposer un moyen de le combler. Toutefois, cela ne constitue pas une question; il est malheureux cependant qu'il en soit ainsi car les détails intéresseraient sûrement les membres du comité.

L'hon. M. CHEVRIER: Si vous désirez obtenir des renseignements concernant l'exploitation du chemin de fer, peut-être l'administrateur général seul pourra-t-il vous les fournir. Toutefois, posez vos questions et nous verrons jusqu'à quel point nous pourrons y répondre.

M. KNIGHT: Y a-t-il moyen de noter ces questions?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui. Nous vous fournirons volontiers les renseignements disponibles sur-le-champ et nous serons fort aise d'obtenir pour vous tous ceux que nous pourrons.

M. KNIGHT: Il serait regrettable que la société fut contrainte d'encourir des frais nécessaires pour faire venir l'administrateur général à Ottawa afin de répondre aux quelques questions que je désire poser. J'ai appris il y a une demi-heure à peine que j'aurais l'occasion de comparaître devant le comité.

M. McCULLOCH: Poursuivez.

M. KNIGHT: Je désire d'abord savoir ce qui est advenu des matériaux et du bois d'œuvre provenant de la démolition des parcs à bestiaux qui se trouvaient à Churchill?

L'hon. M. CHEVRIER: Cette question a été inscrite au *Feuilleton* et j'y ai répondu. Je ne me souviens pas au juste de la réponse, mais, si je ne m'abuse, on a démolé les parcs et vendu les matériaux à l'armée américaine.

M. KNIGHT: En a-t-on reçu plein paiement? Le montant a-t-il été inscrit aux livres?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. KNIGHT: Je m'intéresse à ce qu'on effectue les réparations nécessaires à Churchill, et notamment aux parcs à bestiaux. A-t-on pris tous les moyens nécessaires pour la prochaine saison, c'est-à-dire celle de 1947?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne crois pas que le comité puisse vous fournir ce renseignement. Il faudra nous adresser au Conseil des ports nationaux dont relève le port de Churchill.

M. KNIGHT: Si vous voulez bien vous en occuper, je vous en saurais gré.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous prenons note de vos questions au fur et à mesure.

M. KNIGHT: Bien. Je ne sais s'il y a lieu de la consigner au compte rendu, mais il s'agit d'une question importante que j'ai déjà soulevée; je veux parler des lieux d'aisance au port et non pas à l'élévateur. Je le répète, je ne m'attendais pas à avoir l'occasion de comparaître devant le comité; je vous saurais gré cependant de discuter la question avec les fonctionnaires.

Il y a aussi la question de l'élévateur et des hangars, lesquels, je suppose, sont destinés à la manutention plutôt qu'à l'entreposage des céréales. Pour assurer le succès du port, il faut en faire partir des cargaisons de blé. Il est impossible de garantir l'expédition d'une quantité suffisante de blé au port pour combler le déficit d'exploitation dont M. Jackman a fait mention. Voici le point que je désire soulever: il faut emmagasiner le blé à un endroit stratégique pour que le port puisse faire ses frais. Il ne suffit pas de garder l'élévateur bien rempli; il faudra expédier par le port un volume suffisant de céréales pour que le chemin de fer réalise des bénéfices. Est-il possible, dans les conditions actuelles au port, de charger un navire par jour? Pourrait-on en outre charger un navire et demi par jour pendant toute la période visée par l'assurance maritime?

L'hon. M. CHEVRIER: Vous savez, M. Knight, que la saison de navigation y est très courte; elle est d'à peine cinquante ou soixante jours.

M. KNIGHT: Le ministre veut-il parler de la saison que vise l'assurance maritime?

L'hon. M. CHEVRIER: Je parle de la saison de navigation au port de Churchill durant laquelle les navires jouissent de la protection de l'assurance et qui n'est que de cinq ou six semaines, si je ne m'abuse. L'an dernier, neuf ou dix navires y ont pris des cargaisons de blé. J'ai un état à cet égard que je désire consigner au compte rendu.

CHARGEMENTS DE NAVIRES A CHURCHILL

		Année 1946	
<i>Date du départ</i>	<i>Nom</i>		<i>Cargaison</i>
15 août	—S.S. <i>Revelstoke Park</i>	335,000	bois. de blé et 101 tonnes de bois
18 "	—S.S. <i>Hillcrest</i>	329,000	" " 424 "
20 "	—S.S. <i>Essex Trader</i>	345,000	" " "
22 "	—S.S. <i>Dalcross</i>	304,000	" " "
24 "	—S.S. <i>Whiteshell Park</i>	335,000	" " 110 tonnes de billes
11 sept.	—S.S. <i>Belwoods Park</i>	241,759	" " 450 tonnes de bois et 2,200 tonnes de farine
19 "	—S.S. <i>Revelstoke Park</i>	347,500	" " "
24 "	—S.S. <i>Fort Richelieu</i>	347,200	" " "
25 "	—S.S. <i>Hillcrest Park</i>	344,416	" " "
		2,928,875 bois. de blé	

Je ne voulais pas vous interrompre mais ces questions intéressent le Conseil des ports nationaux et non pas le chemin de fer. Le comité n'est autorisé qu'à examiner les questions visant les chemins de fer, non pas celles qui intéressent le Conseil des ports nationaux.

M. KNIGHT: Où pourrais-je obtenir ces renseignements?

L'hon. M. CHEVRIER: Si vous voulez bien m'écrire à ce sujet, je serai heureux de vous les procurer.

M. MUTCH: Monsieur le président, je sais que le problème intéresse vivement les hon. dép. de l'Ouest, mais je signale respectueusement qu'il y aurait lieu de poser ces questions lorsque le comité des subsides abordera les crédits du Conseil des ports nationaux et du chemin de fer de la Baie d'Hudson.

L'hon. M. CHEVRIER: En effet.

M. MUTCH: Pour votre propre protection, monsieur le ministre, et celle des autres membres du comité, il y a lieu de consigner au compte rendu le fait que ces questions n'ont aucun rapport avec le sujet dont le comité est saisi.

L'hon. M. CHEVRIER: J'hésite à rappeler aux membres du comité leurs droits et leurs obligations; toutefois, le comité doit traiter uniquement des rapports des chemins de fer, du budget et du trust des titres. À en juger par les notes que vous avez sous la main, vous vous proposez sans doute de poser nombre de questions. Mais allez toujours.

M. KNIGHT: A-t-on chargé quelqu'un de relancer les clients du chemin de fer de la Baie d'Hudson?

L'hon. M. CHEVRIER: Il incombe à l'administrateur général de tout chemin de fer, je suppose, de relancer les clients . . .

M. MUTCH: Le chemin de fer possède probablement un service du trafic.

L'hon. M. CHEVRIER: Comme M. Mutch le signale, le chemin de fer maintient un service du trafic.

M. KNIGHT: L'administrateur général est-il uniquement chargé de la direction du chemin de fer de la Baie d'Hudson, ou a-t-il également des fonctions à remplir auprès du National-Canadien?

L'hon. M. CHEVRIER: Il est uniquement chargé de l'administration du chemin de fer de la Baie d'Hudson.

M. VAUGHAN: Précisément.

M. KNIGHT: À votre avis, les chemins de fer Nationaux du Canada voient-ils d'un bon œil l'exploitation du chemin de fer de la Baie d'Hudson, ou lui font-ils concurrence?

M. VAUGHAN: Non monsieur ils ne lui font pas concurrence. Je crois qu'ils maintiennent une attitude bienveillante envers le chemin de fer de la Baie d'Hudson.

M. KNIGHT: Je tiens à assurer le comité que je ne veux pas faire preuve d'antagonisme à cet égard, mais comme on interroge constamment les députés de l'Ouest à ce sujet, j'aimerais avoir des réponses officielles à certaines questions. Qui fixe le tarif du chemin de fer de la Baie d'Hudson, le National-Canadien ou la Commission des transports? Sauf erreur, on a signalé que la Commission des transports n'est pas autorisée à fixer le tarif sur cette route.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est exact. Le chemin de fer n'est pas de sa compétence.

M. KNIGHT: L'administrateur général est-il chargé uniquement de l'exploitation du chemin de fer? Le tarif vise-t-il uniquement l'exploitation de la ligne qui va du Pas jusqu'au port de Churchill?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui. Si j'ai bien compris, le tarif est peu élevé.

M. VAUGHAN: En effet.

M. KNIGHT: Comme le chemin de fer de la Baie d'Hudson est en voie de construction, pourrait-on en expliquer l'effet sur les frais généraux, par exemple? J'avoue mon ignorance de ces questions; je suis ici pour me renseigner.

L'hon. M. CHEVRIER: On me dit que cet élément n'a rien à voir avec le tarif.

M. KNIGHT: Il n'a aucun rapport avec les frais généraux?

L'hon. M. CHEVRIER: Non.

M. KNIGHT: La majorité des gens s'imaginent que la construction du chemin de fer est terminée; pourquoi dit-on qu'il est encore en voie de construction?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crains de ne pouvoir répondre à cette question; peut-être en résulte-t-il certains avantages locaux.

M. WALTON: Monsieur le ministre, je crois que vous avez raison.

Le chemin de fer de la Baie d'Hudson ne possède ni locomotives ni wagons; il les loue, du National-Canadien au besoin. Ce dernier est chargé de toutes les réparations; si le chemin de fer de la Baie d'Hudson, maintenant considéré comme étant en voie de construction, est porté au guide officiel, au registre officiel du matériel ou à d'autres documents comme chemin de fer en exploitation, alors se

pose la question de la propriété, surtout des wagons par rapport à la mise en commun des wagons. Je crois que ce facteur y est pour quelque chose.

L'hon. M. CHEVRIER: Croyez-vous que le chemin de fer devrait être assujéti à la compétence de la commission? Etes-vous de cet avis?

M. KNIGHT: Non, je n'exprime aucun avis. Je voulais savoir ce qui en est. Je tiens à signaler un autre aspect de la situation: les céréales transportées par le National-Canadien jouissent d'un tarif moins élevé; s'agit-il du tarif d'importation et d'exportation? Je ne suis pas très au courant de ces expressions. À tout événement, je sais qu'il existe un tarif moins élevé jusqu'au Pas. Je crois aussi qu'il y a un tarif distinct entre le Pas et le Fort.

M. VAUGHAN: Je ne saisis pas très bien le sens de ces observations. Les marchandises expédiées à Churchill par le chemin de fer de la Baie d'Hudson sont assujétiées à des tarifs variables.

M. KNIGHT: Je désire connaître le tarif de transport des céréales jusqu'au Pas; je sais qu'il n'est pas trop élevé, mais quel est le tarif par boisseau entre le Pas et le quai?

M. VAUGHAN: Nous ne pouvons fournir ces renseignements sur-le-champ. Il nous faudra préparer des réponses à toutes les questions. Si vous désirez poser ces questions nous serons fort aise d'y répondre, surtout dans la mesure où elles visent les chemins de fer Nationaux du Canada.

L'hon. M. CHEVRIER: On me dit qu'il s'agit d'un tarif d'expédition directe.

M. KNIGHT: En est-il ainsi?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. KNIGHT: Je désirais poser une ou deux autres questions, mais je n'accaparerai pas davantage le temps du comité. Je ne devrais pas m'excuser de poser de telles questions car elles présentent un intérêt vital aux gens de l'Ouest. Voici ma prochaine question: Combien faudrait-il expédier de boisseaux de grain en 1947 afin de combler le déficit d'exploitation du chemin de fer?

L'hon. M. CHEVRIER: Environ 15 millions de boisseaux, M. Knight.

M. KNIGHT: 15 millions de boisseaux! Il y aurait lieu de fournir au chemin de fer l'occasion de réaliser des bénéfices.

M. JACKMAN: En accroissant le tarif, il faudrait un nombre moins considérable de boisseaux afin de combler un déficit moins important.

M. KNIGHT: Le gouvernement bénéficierait de toute économie qu'on pourrait réaliser, car il doit actuellement combler le déficit. La Commission du blé réaliserait aussi des économies, n'est-ce pas, car autrement il lui faudrait acquitter les frais d'expédition du grain par le port de Montréal. La Commission épargnerait également des frais d'expédition; bref, on épargnerait de l'argent de trois façons.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne sais si l'on réaliserait des économies.

M. KNIGHT: Je ne débattrai pas la question.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne pourrais affirmer qu'il y aurait économie.

M. KNIGHT: À votre sens, faudrait-il trente ou quarante navires arrivant au port ou en partant pour assurer le succès du chemin de fer? Bien entendu, la question relèverait du Conseil des ports nationaux et influerait directement sur le tarif d'assurance maritime. Elle n'est pas, cela va de soi, de votre compétence.

L'hon. M. CHEVRIER: Tout dépend de la cargaison. Si les navires pouvaient y apporter une cargaison de marchandises et prendre une charge de blé, l'entreprise serait peut-être lucrative. Toutefois, s'ils ne peuvent y apporter de marchandises et s'il n'existe dans la région du pays aucune demande de marchandises du genre de celles que les navires pourraient y transporter, il faudrait en tenir compte en répondant à votre question.

MR. KNIGHT: Le gouvernement s'intéresse-t-il à l'utilisation de la route à cause de l'importance stratégique de Churchill?

L'hon. M. CHEVRIER: Peut-être.

M. KNIGHT: Ainsi qu'à l'utilisation du port?

L'hon. M. CHEVRIER: Peut-être.

M. KNIGHT: Voilà les questions que je désirais poser à l'égard du chemin de fer. Encore une fois, je vous remercie de votre bienveillance ainsi que des renseignements que vous m'avez fournis et que vous pourrez me fournir.

Le PRÉSIDENT: Je suis certain que les directeurs du chemin de fer seraient fort aise de vous fournir tous les renseignements en leur possession si vous leur écriviez. J'ai la certitude également que le Conseil des ports nationaux en ferait autant, par l'intermédiaire du ministre.

M. MUTCH: Si l'on désire poser d'autres questions à la Chambre, on pourra le faire lors de l'appel des crédits afférant au Conseil des ports nationaux et au chemin de fer de la Baie d'Hudson.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je formuler une observation, M. Knight? On a toujours eu pour pratique de poser de telles questions à la Chambre. Si l'occasion s'en présente à nouveau, peut-être serait-ce le moyen le plus rapide d'obtenir les renseignements que vous recherchez.

M. KNIGHT: Je n'avais pas l'intention de comparaître devant le comité. De fait, j'ai préparé ces notes au cours des trente minutes écoulées depuis que M. Nicholson m'a proposé d'y venir.

M. MOORE: Si j'ai bien compris, la question est à l'étude depuis nombre d'années. Y a-t-il possibilité que les chemins de fer Nationaux du Canada s'emparent du chemin de fer de la Baie d'Hudson pour en diriger l'exploitation? Seriez-vous disposé à vous en charger, M. Vaughan?

M. VAUGHAN: Non, je n'approuverais pas une telle mesure.

L'hon. M. CHEVRIER: Si je ne m'abuse il est avantageux pour les gens de la localité que le chemin de fer soit censé être en voie de construction.

M. le PRÉSIDENT: Messieurs, pourrions-nous étudier les Canadian National (West Indies) Steamships Ltd.

M. JACKMAN: Avant de clore la discussion au sujet du chemin de fer de la Baie d'Hudson, pourriez-vous me dire le montant des honoraires d'administration que touchent les chemins de fer Nationaux du Canada?

L'hon. M. CHEVRIER: Ils touchent un honoraire de \$1,000 par mois.

M. NICHOLSON: Le gérant de la ligne jouit-il du droit d'ancienneté au National-Canadien?

M. COOPER: Les surveillants ne jouissent pas du droit d'ancienneté.

M. JACKMAN: Qui fixe les tarifs du chemin de fer de la Baie d'Hudson?

L'hon. M. CHEVRIER: De quels tarifs parlez-vous?

M. JACKMAN: Les tarifs de transport des céréales.

M. VAUGHAN: Je crois que le soin en incombe principalement aux agents du trafic des chemins de fer Nationaux du Canada.

L'hon. M. CHEVRIER: Sont-ils soustraits à la surveillance de la Commission des transports?

M. VAUGHAN: Précisément.

Le PRÉSIDENT: A-t-on terminé la discussion sur le chemin de fer de la Baie d'Hudson? Abordons donc la Canadian Steamships Ltd. M. Cooper, voulez-vous en dire quelques mots? Nous n'avons pas parcouru le rapport qui est annexé au budget. Le comité consent-il à l'examiner et à en disposer dès maintenant? Il s'agit de la page 7.

M. COOPER: J'ai donné lecture de l'article du budget.

L'hon. M. CHEVRIER: Le comité pourrait peut-être l'étudier et passer ensuite au rapport.

M. JACKMAN: A-t-on réalisé de meilleurs bénéfices sur l'exploitation des navires du service des Antilles l'an dernier?

M. VAUGHAN: Oui. Le budget de 1947 s'établit à \$720,000 comparativement à \$1,302,000 l'an dernier.

M. JACKMAN: Quelle en est la cause? Le ralentissement du trafic ou le relèvement des frais?

M. VAUGHAN: Le relèvement des frais y est pour quelque chose; en outre, les revenus continueront à diminuer car l'an dernier nous avons exploité un nombre plus considérable de navires pour le compte d'autres sociétés, ainsi que plusieurs navires de la ligne Park. Les navires affrétés ont fait plus de voyages l'an dernier qu'ils n'en feront cette année.

M. JACKMAN: A-t-on relevé les droits de tonnage cette année?

M. VAUGHAN: Nous ne les avons pas majorés l'an dernier.

M. JACKMAN: Certaines lignes de navigation comme la Saguenay Line vous font-elles une plus vive concurrence?

M. VAUGHAN: Les lignes de navigation Saguenay et Alcoa sont nos principales rivales.

M. JACKMAN: Comment fixe-t-on les tarifs; au moyen de négociations entre les intéressés?

M. VAUGHAN: Jusqu'à un certain point. En ce qui concerne le sucre, on fixe les taux de transport du sucre acheminé vers le nord en consultant le régisseur du sucre à Ottawa, qui régit tout le commerce du sucre.

M. JACKMAN: Vous comptez réaliser un excédent net d'exploitation de \$720,000.

M. VAUGHAN: Oui, cette année.

M. COOPER: Non pas un excédent d'exploitation, mais après avoir acquitté l'intérêt. Il s'agit du bénéfice global.

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs, puis-je prier M. Vaughan de donner lecture du rapport?

M. MUTCH: Ne pourrions-nous pas simplement le consigner au compte rendu, monsieur le Président?

L'hon. M. CHEVRIER: On a proposé qu'on nous fasse grâce de la lecture du rapport.

Le PRÉSIDENT: Y consentez-vous?

M. MUTCH: Nous avons le rapport en mains depuis près d'une semaine.

Le PRÉSIDENT: Peut-être vaut-il mieux prier M. Vaughan d'en donner lecture? Nous en avons juste le temps, je crois.

M. VAUGHAN:

MONTRÉAL, 15 mars 1947

À l'honorable LIONEL CHEVRIER, C.R., député,
Ministre des Transports,
Ottawa.

Monsieur le ministre,

Au nom du conseil d'administration de la Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de la société pour l'année civile 1946.

Par comparaison avec l'année précédente, les résultats de l'exploitation s'établissent ainsi:

Recettes d'exploitation.....	\$6,669,128.45	\$4,412,251.34	\$2,256,877.11	51.15%
Frais d'exploitation.....	4,959,240.08	2,849,091.51	2,110,148.57	74.06%
Bénéfice d'exploitation.....	\$1,709,888.37	\$1,563,159.83	\$ 146,728.54	

Nous avons effectué 49 voyages au lieu de 23 en 1945. La quantité des marchandises exportées a augmentée de 65,446 tonnes; la farine a accusé l'augmentation la plus considérable, soit 19,515 tonnes. La quantité des marchandises importées s'est accrue de 85,030 tonnes, en raison surtout d'une augmentation de 60,381 tonnes pour le sucre. Les recettes des marchandises se sont élevées à \$5,700,121, augmentation de \$2,544,407, soit de 80.6 p. 100. Les recettes du service des passagers sont passées de \$55,326 en 1945 à \$96,727 en 1946, encore que le nombre de cabines n'ait pu suffire à la demande.

Les frais d'exploitation se sont chiffrés par \$4,959,240, augmentation de \$2,110,148. Ce chiffre reflète la hausse des frais d'exploitation des vaisseaux et de la manutention des cargaisons, particulièrement dans les ports des Antilles où cette hausse a été surtout sensible. Dans les frais de l'année on a aussi prévu le coût de réparation (compte de propriétaire) du *Lady Nelson* et du *Lady Rodney*. Ces deux navires ont cessé leur service de guerre en décembre; ils sont actuellement en cale sèche pour y être remodelés et réparés avant de reprendre le service régulier du transport des marchandises et des passagers avec les Antilles de l'Est.

Le bénéfice net d'exploitation est de \$1,709,888 pour l'année, augmentation de \$146,728 au regard de l'année précédente. En ajoutant l'intérêt réalisé au bénéfice d'exploitation et en tenant compte des charges fixes (y compris l'intérêt sur les avances de l'État), l'excédent du revenu pour l'année s'est élevé à \$1,302,051. De ce surplus, \$196,887, qui représentent l'intérêt de la caisse de remplacement des navires, y ont été gardés et le reliquat, soit \$1,105,164, a été remis à l'État en vue d'amortir la dette au chapitre des avances consenties pour combler les déficits survenus au cours de la période de développement, de 1929 à 1934.

Conformément à la décision, mentionnée dans le rapport de l'an dernier, de liquider quelques-uns des anciens navires, le *Cathcart*, le *Cavelier* et le *Connector* ont été vendus au cours de 1946. Le produit de cette vente a été versé à la caisse de remplacement. Nous avons acheté deux cargos à entrepont (Dominion) de 4,700 tonnes, de la Corporation des biens de guerre. Nous achèterons en 1947 trois autres vaisseaux similaires, du type "Park", nolisés à vide par la société. Le premier des trois cargos à propulsion par Diesel, achetés de la Corporation des biens de guerre, a été livré fin 1946 et les deux autres, au début de 1947. Ces vaisseaux ont un tonnage réel de 7,500 tonnes chacun, 15,000 pieds d'espace frigorifique et une vitesse de 15 nœuds. Ils peuvent transporter 12 passagers de cabine et 70 passagers de pont (d'île à île). Tous ces vaisseaux ont été achetés à même la caisse de remplacement des navires.

Au 31 décembre 1946, la société possédait les vaisseaux suivants:

	Jauge brute	Tonnage réel
<i>Lady Nelson</i>	7,970	6,370
<i>Lady Rodney</i>	8,194	4,665
<i>Chomedy</i>	6,136	8,600
<i>Colborne</i>	6,230	8,650
<i>Canadian Conqueror</i>	2,930	4,532
<i>Canadian Cruiser</i>	6,745	7,460
<i>Canadian Observer</i>	2,967	4,532
	<hr/> 41,172	<hr/> 44,809

En 1947, la flotte sera augmentée de trois vaisseaux du type "Park" et des deux cargos à propulsion par Diesel déjà mentionnés. Le *Colborne* a été vendu et le *Chomedy* le sera peut-être au cours de l'année. Ces changements effectués, la société possédera dix vaisseaux d'un tonnage réel de 56,075 tonnes.

Nous rendons hommage à la loyauté et aux bons services des administrateurs et des employés de la société, tant sur terre que sur mer.

Pour le conseil d'administration,

Le président,

R. C. VAUGHAN.

BILAN D'ENSEMBLE

AU 31 DÉCEMBRE 1946

ACTIF		PASSIF	
IMMOBILISATIONS:		CAPITAL SOCIAL:	
Vaisseaux.....	\$6,687,917.89	Autorisé et émis: 400 actions à \$100	
Moins dépréciation accumulée.....	3,000,066.19	chacune.....	\$ 40,000.00
	\$3,687,851.70	DETTE CONSOLIDÉE:	
Caisse de remplacement des navires....	5,436,415.73	Obligations-or, 5%, 25 ans, garanties	
Paievements d'avance.....	135,000.00	par le Dominion du Canada, échéance	
	<u> </u>	en 1955.....	9,400,000.00
	\$ 9,259,267.43	AVANCES DU DOMINION DU CANADA.....	
			5,059,960.94
DISPONIBILITÉS:		EXIGIBILITÉS:	
Espèces en banque.....	\$940,032.70	Comptes à payer.....	\$ 710,423.10
Dépôts spéciaux.....	12,775.00	Arriérés d'intérêt.....	12,775.00
	\$ 952,807.70	Intérêt couru mais non échu.....	156,666.67
Comptes à recevoir.....	356,692.96	Passages payés d'avance.....	20,970.38
Soldes de fret, des passagers et des		Frais encourus de transformation et de	
agences.....	121,130.90	réparation.....	712,089.86
Inventaires.....	25,218.86		<u> </u>
Avances, aux capitaines, matelots, etc..	17,015.80		1,603,925.01
Exigible de la caisse de remplacement		CRÉDITS EN SUSPENS.....	144,002.47
des navires.....	1,814,173.18	RÉSERVE POUR ASSURANCE.....	1,338,029.09
	<u> </u>	PROFITS ET PERTES—déficit.....	3,661,581.59
CAISSE D'ASSURANCE.....			<u> </u>
ESCOMPTE SUR CAPITAL SOCIAL.....			\$13,924,335.92
	3,287,039.40		<u> </u>
	1,338,029.09		
	40,000.00		
	<u> </u>		
	\$13,924,335.92		

REMARQUE.—Une réserve a été constituée pour les pensions en vigueur en vertu du plan contractuel de 1935, mais non pour celles qui sont conditionnellement prévues.

Le vice-président et contrôleur,
T. H. COOPER.

CERTIFICAT DES VERIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers des Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, et de ses filiales pour l'exercice terminé le 31 décembre 1946 et, sous réserve de notre rapport au Parlement, nous certifions qu'à notre avis le bilan d'ensemble ci-dessus est correctement établi, de manière à présenter fidèlement et exactement la situation de la société au 31 décembre 1946, et que l'état des revenus et le compte de profits et pertes relatifs à ce bilan pour l'exercice terminé le 31 décembre 1946, sont dressés correctement.

Le 15 mars 1947

Les Comptables agréés,
GEORGE A. TOUCHE & CO.

ETAT DES REVENUS

	1946	1945
RECETTES D'EXPLOITATION:		
Marchandises.....	\$5,700,121.21	\$3,155,714.43
Passagers.....	96,726.72	55,325.89
Commission des agents, etc.....	97,436.71	258,869.34
Subventions.....	119,587.00	132,235.50
Affrètement.....	655,256.81	810,106.18
Total.....	\$6,669,128.45	\$4,412,251.34
FRAIS D'EXPLOITATION:		
Voyages.....	\$4,427,367.90	\$2,397,075.48
Dépréciation des navires.....	288,092.02	279,466.28
Frais d'administration et de bureau.....	209,980.03	166,402.86
Pensions.....	29,021.99	4,329.72
Divers.....	4,778.14	1,817.17
Total.....	\$4,959,240.08	\$2,849,091.51
Bénéfice d'exploitation.....	\$1,709,888.37	\$1,563,159.83
Revenus de la caisse de remplacement des navires.....	\$ 196,887.28	\$ 216,842.16
Intérêt sur obligations entre les mains du public.....	470,000.00	470,000.00
Change sur la monnaie américaine.....	8,225.00	50,916.66
Intérêt sur avances de l'Etat.....	126,499.02	142,999.42
Excédent.....	\$1,302,051.63	\$1,116,085.91

COMPTE DE PROFITS ET PERTES

au 31 décembre 1946

Solde au 31 décembre 1945— <i>déficit</i>	\$4,963,633.22
Excédent d'après l'état des revenus, exercice de 1946.....	1,302,051.63
Solde au 31 décembre 1946—<i>déficit</i>.....	\$3,661,581.59

Le PRÉSIDENT: Messieurs la discussion est ouverte au sujet du bilan.

M. JACKMAN: La proportion de vos frais d'exploitation a certainement beaucoup augmenté l'an dernier.

M. VAUGHAN: Elle a augmenté très sensiblement, parce que nous avons affecté la somme de \$715,000 à la réparation de deux navires de la classe des *Lady*.

M. NICHOLSON: L'an dernier, si je me rappelle bien, il s'est déroulé un long débat au sujet du déficit de \$3,661,000. La société et le Gouvernement se sont-ils entretenus à cet égard?

M. VAUGHAN: Le ministère des Finances a refusé d'y apporter un nouveau redressement. Nous avons pu réduire sensiblement le déficit. Alors qu'il s'établissait à \$9,078,000 à la fin de 1936, il n'était plus que de \$3,661,000 fin 1946. Nous avons donc réduit de près de 6 millions ce déficit qui, à notre avis, n'aurait jamais dû nous être imputé.

M. NICHOLSON: Le ministre pourrait-il nous dire pourquoi le Gouvernement a adopté cette attitude?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois bien que je devrai répéter ce que j'ai déjà dit: je partage l'avis du ministère des Finances et les vues que le Gouvernement a exprimées dans le temps.

M. JACKMAN: Le ministre voudrait-il indiquer les raisons pour lesquelles on ne devrait pas effacer le déficit accumulé au cours des premières années?

L'hon. M. CHEVRIER: Cette question est assez semblable à celle des obligations imputables sur le revenu, que nous avons déjà étudiée. Il existe un rapport entre les deux questions. Jusqu'ici le Gouvernement n'a pas jugé opportun de redresser certains frais fixes du chemin de fer en acceptant en échange des obligations imputables sur le revenu. Il n'a pas pris de décision non plus au sujet du compte de profits et pertes des Canadian National Steamships, bien qu'il ait bien plus raison (je parle en ce moment en mon propre nom) d'accepter des obligations imputables sur le revenu en ce cas.

M. VAUGHAN: Je tiens à signaler que du déficit de \$3,661,581, la somme de \$3,353,000 représente l'intérêt sur les déficits.

M. JACKMAN: Fait-on exception d'une partie de l'exploitation du chemin de fer en 1937, en effaçant l'intérêt sur les déficits?

M. COOPER: Oui, c'est ce qu'on a fait.

M. JACKMAN: Ce cas ne me paraît pas tout à fait analogue à l'autre.

L'hon. M. CHEVRIER: J'ai dit qu'il existait un rapport entre les deux.

M. JACKMAN: Il me semble qu'on pourrait adopter, à l'égard des Canadian National Steamships le principe qu'on a mis en pratique en 1937, quand il s'est agi d'alléger le fardeau financier du chemin de fer.

M. VAUGHAN: Il faudrait probablement une loi pour arriver à ce résultat. Nous arrivons assez bien à réduire ce déficit. Comme je l'ai dit, je ne crois pas qu'on aurait dû nous l'imputer, mais c'est une question qui relevait alors du ministère des Finances. La loi, je pense, exige le prélèvement d'un intérêt, de sorte qu'il faudrait la modifier pour effacer le déficit.

M. JACKMAN: À la reprise de la séance le ministre ou le président pourrait peut-être nous entretenir des projets que la Canadian West Indies Steamship Company entend mettre à exécution.

Le PRÉSIDENT: D'accord; pouvons-nous adopter le rapport? On l'a proposé. M. Vaughan fera peut-être une déclaration. Cette façon de procéder répond-elle à vos désirs, monsieur Jackman?

(Adopté.)

Messieurs, pouvons-nous nous réunir à 4 heures? Il ne nous reste guère à faire; nous pourrions peut-être liquider notre besogne cet après-midi.

(Le comité suspend sa séance à 1 heure pour se réunir de nouveau à 4 heures de l'après-midi.)

REPRISE DE LA SÉANCE

(Le Comité reprend sa séance à 4 heures.)

Le PRÉSIDENT: Avant la suspension de la séance, M. Jackman a demandé à M. Vaughan de faire une brève déclaration.

M. VAUGHAN: L'an dernier, j'ai exposé assez longuement la situation des Canadian National West Indies Steamships. L'année 1946 a été bonne; les perspectives de 1947 sont brillantes, je crois. Nous avons renouvelé notre flotte presque en entier en puisant à même notre caisse de remplacement, de sorte que cette année nous exploiterons dix navires modernes et peut-être un des anciens vaisseaux. Nos recettes, au cours du premier trimestre de cette année, vont de pair avec celles de l'an dernier. Il semble que les diverses compagnies de navigation transporteront beaucoup de sucre vers le nord; de même, les cargaisons à destination du sud, tant vers les Antilles de l'Est que de l'Ouest, ne manqueront pas.

M. JACKMAN: Voici ce à quoi je songeais, monsieur Vaughan. Il est vrai que le National-Canadien détient . . . Non, il ne les détient pas.

M. COOPER: L'État détient les actions.

M. JACKMAN: La société que vous exploitez à titre de service de l'État.

M. COOPER: Les administrateurs des Canadian National Steamships et du National-Canadien sont les mêmes; mais, dans les deux cas, l'État détient les actions.

M. HATFIELD: Monsieur Vaughan, a-t-on examiné la possibilité d'exploiter une ligne de navigation entre le Canada et l'Amérique du Sud, étant donné l'augmentation de notre commerce avec ces pays? Au cours des deux dernières années j'ai remarqué que les navires de la Mornac Line, faisant escale dans les ports canadiens, enlevaient aux chemins de fer les expéditions de papier à journal à destination de l'Amérique du Sud. Cette société accoste ses navires près des papeteries. A-t-on examiné la possibilité d'exploiter une ligne de navigation entre le Canada et l'Amérique du Sud?

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas étudié la question dernièrement, monsieur Hatfield, mais nous l'avons fait il y a quelque temps. Nous avons pensé, avec les navires dont nous disposons, que nous ne pourrions pas exploiter une ligne jusqu'en Amérique du Sud, et assurer un service satisfaisant aux Antilles.

M. HATFIELD: Je sais que des navires seront disponibles en plus grand nombre. Est-ce que la Park Steamship Company n'en a pas?

M. VAUGHAN: Elle en a vendu plusieurs, j'en ignore le nombre, mais je crois qu'elle en a vendu la plus grande partie. Nous avons tenté une expérience de ce genre à la suite de la dernière guerre, alors que le gouvernement canadien exploitait une marine marchande. Nous avions une ligne de navigation sud-américaine dont les navires faisaient escale à Pernambuco, Rio de Janeiro, Bahia, Montevideo et Buenos Aires. Les affaires ont été bonnes jusqu'à ce que la Grande-Bretagne et d'autres pays d'Europe eurent reconstitué leur marine marchande. Par la suite, notre ligne sud-américaine disparut.

M. HATFIELD: Les exportations sur l'Amérique du Sud ont augmenté d'environ 100 p. 100 depuis lors. Je n'aime pas que ce commerce tombe entre les mains d'une compagnie étrangère, qui emploie des arrimeurs étrangers.

M. VAUGHAN: Il y a des lignes qui font le service entre Montréal et l'Amérique du Sud. Je pense que certains de ces navires sont des navires étrangers.

M. HATFIELD: Je sais que la Mornac Line assure ce service. Le commerce avec l'Amérique du Sud est florissant; nos exportations prendront cette direction plus tard. Après deux ou trois ans nous n'exporterons plus vers l'Europe. Il est aussi bien de n'y plus songer.

M. VAUGHAN: C'est une question que nous étudierons de nouveau. Si ce commerce nous semble lucratif, si nous avons plus de navires, nous l'entreprendrons peut-être. Nous nous sommes efforcés de ne pas nuire aux compagnies privées de navigation.

M. HATFIELD: Ces navires qui viennent dans nos ports et font ce commerce sont la propriété du gouvernement des États-Unis. Ce dernier a lancé un programme de construction maritime vers 1936, je crois; il fait exploiter ces navires par les différentes compagnies de navigation, à qui il indique les routes à suivre.

M. VAUGHAN: C'est exact.

M. HATFIELD: Nous aurions dû adopter la même ligne de conduite.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est ce que nous avons fait en ce qui concerne la Park Steamship Co., mais la plupart des navires ont été vendus, plusieurs ont été affrétés.

M. HATFIELD: Vous avez agi de la sorte à cause de la guerre; vous n'avez pas élaboré de programme de navigation.

L'hon. M. CHEVRIER: Comme vous le savez, M. Howe se propose de présenter un projet de loi tendant à l'établissement d'une commission maritime. J'ignore quelles seront les fonctions de cette commission, car je n'ai pas pris connaissance de l'avant-projet, mais je suppose qu'une des attributions de la commission sera de

conseiller le Gouvernement à l'égard des routes commerciales et autres questions de ce genre.

M. JACKMAN: Ce à quoi je songeais avait une portée un peu plus générale que ce qu'on a déclaré et se rapportait peut-être davantage à ce que M. Hatfield a dit. Sauf erreur, il y a quelques années, nous n'étions pas tout à fait fixés sur le sort exact des Canadian National West Indies Steamships, Limited; nous ne savions pas si l'État continuerait d'exploiter l'entreprise, s'il lui donnerait plus d'ampleur, etc.

M. VAUGHAN: Les chemins de fer Nationaux ont l'intention de poursuivre l'exploitation de ces navires entre le Canada et les Antilles, tout comme si les accords commerciaux étaient en vigueur, à moins qu'ils ne constatent plus tard qu'ils subissent de lourdes pertes. Nous nous proposons d'agir comme si nous étions une société privée. J'ignore ce qu'on fera au sujet des accords commerciaux. Nous procédons actuellement comme si les accords commerciaux étaient en vigueur. Les cargaisons ne manquent pas, tant en direction du nord qu'en direction du sud.

M. JACKMAN: Il y a plusieurs années, si je ne me trompe, le Gouvernement s'occupait du commerce de navigation; mais il l'a plus tard abandonné après avoir vendu ses navires. Puis, à la suite de la conclusion de ces accords commerciaux avec les Antilles, il a rétabli cette ligne. Mes connaissances du sujet sont fort imprécises.

M. VAUGHAN: La marine marchande du gouvernement canadien a été établie après la dernière guerre. On avait construit plusieurs navires en diverses localités canadiennes pour fins de guerre. Ces navires ne furent livrés qu'après la guerre. Puis, on établit la marine marchande du gouvernement canadien, afin de permettre au pays d'accroître son commerce étranger. On nous confia l'exploitation de ces navires. À l'époque, les cargaisons ne manquaient pas. Nos navires sillonnaient toutes les mers; nous touchions l'Amérique du Sud, l'Égypte, l'Inde et l'Union Sud-Africaine. Toutefois, avec la disparition progressive de ce commerce, nous avons vendu les navires qui ne nous étaient plus d'aucune utilité.

M. JACKMAN: Vous les exploitiez pour le compte de la marine marchande du gouvernement canadien.

M. HATFIELD: C'étaient des navires médiocres.

M. VAUGHAN: Ils n'étaient pas rapides, mais c'étaient d'assez bons cargos.

M. JACKMAN: Puis, le Gouvernement a vendu ces navires et a abandonné le commerce de navigation?

M. VAUGHAN: Sauf que nous avons entrepris l'exploitation des Canadian National West Indies Steamships.

M. JACKMAN: Nous avons conclu, à cette époque, des accords avec le gouvernement des Antilles?

M. VAUGHAN: En effet.

M. JACKMAN: Et nous en sommes là aujourd'hui?

M. VAUGHAN: Oui.

M. JACKMAN: Puis-je demander quelle est l'échelle des salaires sur ces navires?

M. VAUGHAN: Je n'ai pas ce renseignement sous la main, mais je puis vous l'obtenir. Nous payons les salaires réguliers aux employés de ces navires. À la suite de pourparlers avec nos employés, nous avons rectifié les salaires le 1er juin dernier. Ces rectifications n'ont été effectuées que dernièrement.

L'hon. M. CHEVRIER: Le barème des salaires est le même que l'échelle que le ministère des Transports a mise en vigueur sur ses propres navires?

M. VAUGHAN: C'est exact. La Fédération de la navigation s'est également occupée de la question.

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'ai pas ces barèmes sous la main, mais on les a déposés à la Chambre. Ils sont sensiblement plus élevés qu'en 1946. Ils sont

entrés en vigueur le 1er janvier 1947 et quelques-uns, avant cette date. J'ignore la date exacte.

M. VAUGHAN: Tous les marins, depuis le maître jusqu'au simple matelot, ont reçu des augmentations substantielles l'an dernier.

M. JACKMAN: Si je pose cette question, c'est qu'au mois de novembre dernier j'ai eu l'occasion de me rendre aux Antilles. Je croyais d'abord qu'il s'agissait d'un navire américain, mais j'ai constaté par la suite que c'était un navire hondurien. Tous les membres de l'équipage étaient Honduriens, indigènes ou noirs. J'ai appris que l'échelle de leurs salaires était sensiblement inférieure à celle des Américains. Sauf erreur, ils recevaient au total de \$80 à \$125 par mois. Quand ils faisaient escale, ils étaient logés et nourris, de sorte qu'ils n'encourageaient aucun frais. Ce barème est sensiblement inférieure à celui des États-Unis; je me suis alors demandé ce qu'étaient les salaires des équipages canadiens au regard de ceux des équipages honduriens.

L'hon. M. CHEVRIER: De mémoire, je puis vous dire qu'ils sont sensiblement plus élevés. Notre barème se fonde sur les salaires courants. Nous avons trois échelles de salaires. La première est conforme aux salaires courants payés aux équipages des Grands Lacs; j'entends par là les salaires que payent les compagnies de navigation sur les Grands Lacs. Nous avons fixé des barèmes analogues en nous fondant sur les salaires que paient les sociétés indépendantes sur la côte occidentale et sur la côte orientale. Les trois échelles diffèrent, selon que le navire voyage dans les eaux intérieures ou en haute mer. Toutefois, je ne crois pas me tromper en disant que le barème des salaires au Canada est beaucoup plus élevé que celui dont vous avez parlé, mais il est un peu plus bas que celui des États-Unis. Il est supérieur à celui de la Grande-Bretagne.

M. VAUGHAN: Nos salaires sont sensiblement plus bas que ceux qu'on accorde sur les navires battant pavillon des États-Unis.

M. JACKMAN: Mais je suppose qu'ils sont sensiblement plus élevés que ceux que paie la Grande-Bretagne et les autres pays d'Europe.

M. VAUGHAN: Un peu plus élevés que ceux de Grande-Bretagne. La différence entre nos salaires et ceux de Grande-Bretagne est loin d'être aussi marquée qu'avant la guerre.

M. JACKMAN: Je suppose que les marchandises que nous transportons font l'objet de concurrence. D'autres compagnies peuvent les transporter; nous n'avons pas de monopole.

M. VAUGHAN: C'est juste. Nous cherchons à transporter tout ce que nous pouvons.

M. JACKMAN: En l'absence d'accords commerciaux, de subventions au transport des matières postales ou d'autres subventions, croyez-vous que nous puissions maintenir notre position en ce qui concerne le commerce maritime avec les Antilles?

M. VAUGHAN: Je le crois.

M. JACKMAN: Que dire de la Saguenay Line? Cette société est votre principale concurrente au Canada; je suppose qu'elle transporte de la bauxite?

M. VAUGHAN: Oui, c'est notre principale concurrente. Ses navires remontent le Saguenay avec de la bauxite, puis se rendent à Montréal où ils prennent des cargaisons mixtes à destination des Antilles.

M. JACKMAN: On arrive à débarrasser les navires de la poussière de bauxite et à charger de nouvelles cargaisons?

M. VAUGHAN: Oui; cette société nous fait une concurrence acharnée, mais nous sommes en bonnes relations.

M. JACKMAN: Si vous ne tenez pas à répondre à cette question, libre à vous. Est-ce que cette société existerait, si jusqu'à un certain point elle ne faisait pas partie intégrante de l'Aluminum Company?

M. VAUGHAN: Je préfère ne pas me prononcer; mais je ne crois pas qu'elle aurait pu exister si elle ne faisait pas partie de l'entreprise de l'Aluminum Company.

Le PRÉSIDENT: Cette réponse vous satisfait-elle, monsieur Jackman?

M. JACKMAN: Le Gouvernement doit adopter une ligne de conduite en ce qui concerne la West Indies Steamship Company. Agit-il simplement de l'avis des exploitants? Si la société réalise un bénéfice, très bien; mais, si elle opère à perte, le Gouvernement en assume les frais?

L'hon. M. CHEVRIER: Il n'agit pas exclusivement sur l'avis des exploitants, mais il se laisse guider par eux jusqu'à un certain point. Il ne s'agit pas seulement de l'exploitation des navires, mais aussi des nouveaux débouchés, qui mettent sur le tapis la question des accords commerciaux; c'est le sujet qu'a soulevé M. Hatfield. Si nous signons des traités de commerce avec ces pays, ils ne comporteront peut-être pas de clause relative à l'expédition des marchandises. Pendant la guerre il ne pouvait être question d'entrer en pourparlers avec ces pays. Je sais que le ministre du Commerce s'intéresse vivement à nos échanges avec l'Amérique du Sud. Il a des vues bien arrêtées sur le sujet.

M. JACKMAN: Je suis de l'avis de M. Hatfield que nous devons faire tout ce qui est possible pour activer nos relations commerciales avec les pays de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud.

M. HATFIELD: Je ne crois pas qu'un accord commercial doive lier les mains d'une compagnie de navigation. Aucun traité ne devrait, selon moi, faire mention d'une compagnie de navigation.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne prétends pas que le traité doive lier les mains d'une compagnie de navigation. Je dis que, s'il existait un accord commercial, il pourrait fort bien renfermer une disposition relative . . .

M. HATFIELD: Un accord commercial, selon moi, ne devrait pas engager la compagnie de navigation.

L'hon. M. CHEVRIER: Il en était jadis ainsi avec les Antilles.

M. HATFIELD: Je ne crois pas qu'on dût contraindre une compagnie de navigation à exploiter à perte, en raison d'une clause d'un traité. Il en a été ainsi du traité avec les Antilles; on a contraint la société à supporter des pertes au cours des années de crise.

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas subi de perte depuis 1934. Cette société réalise des bénéfices depuis 1934.

M. HATFIELD: Lorsque le traité était en vigueur, vous subissiez de lourdes pertes.

M. VAUGHAN: Les dépenses de premier établissement ont été considérables.

M. HATFIELD: On aurait pu restreindre ces pertes en faisant escale à certains ports. Je pense que vous pourriez améliorer la situation de votre société si vous aviez, aux Antilles, de petits navires pour transporter les marchandises d'un port à l'autre. Vous faites escale à 25 ou 30 ports qu'il ne vaut pas la peine de desservir.

M. VAUGHAN: Nous exploitons des navires entre Kingston et certains endroits, comme le Honduras britannique. Comme nous perdions beaucoup d'argent, nous avons abandonné ce service.

M. HATFIELD: Vous faites encore escale à plusieurs endroits qu'il ne vaut pas la peine de desservir.

M. VAUGHAN: Je sais par expérience que, lorsque le transport maritime permet de réaliser des bénéfices, une société privée entre ordinairement dans les affaires tôt ou tard.

L'hon. M. CHEVRIER: N'est-ce pas le principe qui doit servir de fondement à l'étude de tout le problème? Je songe présentement au service australasien que nous avions avant la guerre. Le gouvernement du Canada a subi une perte sèche en ce cas. On a tenté de rétablir le service. Je n'ai pas les données sous la main; mais,

si l'on en prenait connaissance, je ne crois pas qu'on encouragerait le gouvernement canadien à se lancer dans une affaire de ce genre. Bien que je ne sois pas au courant de la question dont parle M. Hatfield, je pense qu'avant de formuler des conclusions nous devrions savoir si la route commerciale est lucrative.

M. HATFIELD: Je ne crois pas que vous puissiez rivaliser avec les Norvégiens, ni avec les Danois, en ce qui concerne le service de navigation. Étant donné les salaires que paient les États-Unis et le Canada, je ne crois pas que vous puissiez rivaliser avec ces autres pays après la guerre.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous suffisamment étudié cette question, messieurs?

M. JACKMAN: Je ne crois pas qu'on nous ait fait connaître la ligne de conduite qu'on entend adopter à l'égard des Canadian National West Indies Steamships. Sauf erreur, on entend en continuer l'exploitation parce qu'on veut développer ce commerce. Comme nous avons quelques navires qui constituaient un noyau, nous avons conclu cet accord avec les Antilles. La société a réalisé des progrès satisfaisants au cours des dernières années. Comme M. Vaughan vient de le déclarer, si les possibilités de transport sont bonnes, des sociétés privées entrent dans les affaires et assurent le service.

Or, nous avons cette société qui fait des progrès très encourageants. Ses directeurs seront naturellement portés, selon moi, à étendre leur champ d'action; pour cela, ils demanderont des crédits au Parlement, afin de pouvoir rivaliser plus effectivement avec l'entreprise privée. En même temps, nous devons vous rappeler que cette société pourra fournir de l'emploi à certains de nos gens qui préfèrent la mer à d'autres occupations. Il faut en tenir compte, mais en même temps je ne crois pas que nous soyons fixés . . .

L'hon. M. CHEVRIER: Comment pouvons-nous être fixés tant qu'on ne nous aura pas soumis de propositions concrètes? S'il est avantageux de transporter des cargaisons de l'Amérique du Sud au pays et que la West Indies Steamship Company soit en mesure de s'en charger, je suis sûr que la société fera des représentations au Gouvernement. Dans une telle éventualité, nous serons certainement heureux d'examiner la question. Si les administrateurs, après avoir étudié la question, en viennent à la conclusion que c'est une entreprise lucrative et expriment un vœu en ce sens au Gouvernement, je pense qu'avant de repousser cette requête nous l'examinerons très attentivement. Je crois même que, dans le moment, nous ne la repousserions pas.

M. HAZEN: Le rapport annuel des chemins de fer Nationaux du Canada fournit beaucoup plus de détails sur les chemins de fer que votre rapport en donne sur la société de navigation. Par exemple, les pages 13, 14 et 15 du rapport fournissent de multiples détails sur le revenu net d'exploitation des chemins de fer. Dans le cas de la société de navigation vous ne donnez aucun détail. Je m'en suis aperçu parce que je cherchais à savoir combien vous avaient rapporté le service des passagers et le transport des marchandises.

M. VAUGHAN: Vous trouverez ce renseignement à la page 8, monsieur Hazen.

M. HAZEN: Je cherchais également à savoir combien vous avez versé en dommages par suite des pertes de biens et de vies humaines, etc.; dans le rapport des chemins de fer vous fournissez de nombreux détails à ce sujet, mais dans celui de la société de navigation on ne trouve aucun détail de ce genre.

M. VAUGHAN: Nous n'avons pas donné ce détail parce qu'il s'agit d'un montant très peu important.

M. HAZEN: Il serait tout de même très intéressant de le connaître.

M. VAUGHAN: Comme il s'agit d'une petite entreprise, les pertes de ce genre sont infimes.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est une petite entreprise au regard des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. HAZEN: Vous avez vendu trois navires au cours de l'année dernière. Combien avez-vous touché pour ces navires et qui les a achetés?

M. VAUGHAN: Nous avons les prix ici; nous pouvons vous le dire.

M. COOPER: Nous avons vendu le *S.S. Cathcart* \$150,000; le *S.S. Cavalier*, \$175,000; le *S.S. Connector*, \$150,000. Nous avons réalisé un total de \$475,000.

M. HAZEN: À qui les avez-vous vendus et à quelles conditions?

M. VAUGHAN: Je ne puis me rappeler dans le moment qui les a achetés. Nous les avons mis en adjudication; mais, comme les soumissions n'étaient pas satisfaisantes, nous les avons vendus à meilleur compte.

M. HAZEN: Les avez-vous vendus au pays?

M. VAUGHAN: Je ne le crois pas.

M. HAZEN: Sont-ils encore immatriculés au Canada?

M. VAUGHAN: Je ne crois pas. Nous en avons vendu quelques-uns à l'étranger, deux ou trois à des capitalistes chinois, je pense.

L'hon. M. CHEVRIER: N'étaient-ce pas de vieux navires, monsieur Vaughan?

M. VAUGHAN: C'étaient de vieux navires, construits au cours de la dernière guerre.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous voulez dire la guerre de 1914-1918?

M. VAUGHAN: En effet. C'étaient des navires déclassés, d'exploitation coûteuse; il fallait déboursier beaucoup d'argent pour les maintenir en état.

M. HAZEN: Les avez-vous tous vendus hors du pays?

M. VAUGHAN: Autant que je me le rappelle, ils ont tous été vendus et seront mis en service en dehors du pays. Il n'y avait pas de débouché pour ces navires au Canada.

M. HAZEN: J'ai pensé que vous aviez un état indiquant à qui vous les avez vendus.

M. VAUGHAN: Je puis très facilement vous obtenir ce renseignement.

M. HATFIELD: Autre point au sujet du service de navigation des Antilles, monsieur le président: il y a une foule de jeunes gens qui faisaient partie de notre marine de guerre et qui ne peuvent trouver d'emploi sauf à bord de navires étrangers. Je me demandais si l'on ne pourrait pas exploiter un plus grand nombre de navires et fournir ainsi de l'emploi à un plus grand nombre de marins canadiens.

M. VAUGHAN: Si les perspectives sont telles qu'il paraît avantageux d'étendre nos services jusqu'à l'Amérique du Sud, nous étudierons certainement la question; mais nous ne voulons pas nous placer dans la même situation que celle où nous nous sommes trouvés à la suite de la dernière guerre, alors qu'on nous a vivement critiqués parce que nous exploitions à perte. Nous cherchons à exploiter ces navires sur un pied commercial et à en retirer des bénéfices.

L'hon. M. CHEVRIER: Je tiens à signaler, messieurs, que notre marine marchande est en bien meilleure posture aujourd'hui qu'auparavant. Avant la guerre nous exploitions 39 navires, alors que dans le moment nous en exploitons de 250 à 300.

M. HATFIELD: Vous devriez prendre des dispositions en vue d'étendre notre commerce; de cette façon, vous fourniriez plus d'emploi aux membres de notre marine marchande.

M. HAZEN: Les équipages de ces navires ne sont-ils pas relativement peu nombreux?

M. VAUGHAN: L'an dernier nous avons soumis au comité un rapport complet sur les opérations des Canadian National Steamships, depuis les débuts jusqu'à cette époque. Ce rapport est consigné aux procès-verbaux et témoignages du comité. Nous pouvons envoyer d'autres exemplaires de ce rapport si les membres du comité le désirent. Notre attitude en ce qui concerne l'exploitation des navires

est la suivante: nous ne nous croyons pas justifiés de nous charger de services que nous ne pouvons pas exploiter avec profit. On ne nous sait pas de mérite d'exploiter à perte.

Des VOIX: Très bien!

M. JACKMAN: Je remarque que le présent budget prévoit l'achat de trois navires à propulsion par Diesel. Pouvez-vous nous fournir des renseignements à ce sujet?

M. VAUGHAN: Nous en avons acheté un l'an dernier, je pense; il y en a présentement deux autres en service. Nous aurons cinq navires "Park", que nous avons achetés au prix courant, c'est-à-dire au prix que les autres sociétés payent. On a construit ces trois navires à propulsion par Diesel à titre de mesure de guerre. Nous avons encore deux navires de la classe des *Lady*; nous exploitons encore un des vieux navires, le *Chomedy*, que nous nous attendons de vendre cette année.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cette réponse met fin à la discussion concernant la société maritime?

D'accord?

Passons maintenant au Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada.

M. Cooper va répondre auparavant à certaines questions qui lui ont été posées.

M. COOPER: M. Nicholson a demandé:

Quelle étendue de terre avez-vous vendue dans l'ouest du Canada, l'an dernier, par province et quel en a été le prix moyen?

Voici la réponse à cette question:

	acres
Saskatchewan.....	74,387
Manitoba.....	10,487
Alberta.....	160
Total.....	<u>85,034</u>

Le prix moyen a été de \$11.20 l'acre.

Puis quelqu'un a posé cette autre question:

Quelle étendue de terre invendue les chemins de fer Nationaux possèdent-ils encore dans l'ouest du Canada, par province?

Voici la réponse à cette question:

	acres
Saskatchewan.....	270,599
Manitoba.....	17,208
Alberta.....	4,567
Total.....	<u>292,374</u>

Le PRÉSIDENT: Maintenant, monsieur Vaughan, désirez-vous lire le rapport ou préférez-vous que M. Cooper nous en donne lecture?

M. VAUGHAN: Je crois préférable que M. Cooper en donne lecture.

M. COOPER:

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

OTTAWA, le 21 février 1947

L'honorable Lionel CHEVRIER, C.R., député,
Ministre des Transports,
Ottawa.

Monsieur le ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 23 de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, les régisseurs ont l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les transactions du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année civile 1946.

La valeur comptable du capital-actions du Trust des titres a subi, au cours de l'année, une diminution de \$1,307,952.35, due à la perte de capital sur des retraits de matériel débités à "part de propriétaire" et pour laquelle Sa Majesté n'a pas remboursé le chemin de fer.

Au cours de l'année il n'a été fait aucune transaction affectant les garanties collatérales détenues par le Trust des titres.

Les régisseurs ont l'honneur de soumettre ci-joint le bilan du Trust des titres au 31 décembre 1946.

Pour les régisseurs,

F. P. VARCOE.

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1946

ACTIF		PASSIF
<i>Créances pour capital des emprunts—</i>		<i>Capital-actions au nom de Sa Majesté—</i>
Chemin de fer Canadian Northern... \$312,334,805.10		5,000,000 d'actions sans valeur nominale ayant une valeur initiale fixée à..... \$270,037,437.88
Chemin de fer Grand Trunk..... 118,582,182.33		Gain résultant de transactions postérieures au 1er janvier 1937 — ci-contre..... 110,366,166.55
Chemin de fer Grand Trunk Pacific.. 116,006,599.08	\$ 643,860,558.26	\$ 380,403,604.43
Chemins de fer Nationaux du Canada. 96,936,971.75		
<i>Créances pour intérêt des emprunts—</i>		
Chemin de fer Canadian Northern... \$309,702,897.65		
Chemin de fer Grand Trunk..... 103,250,802.95		
Chemin de fer Grand Trunk Pacific.. 107,326,622.84	574,781,637.01	
Chemins de fer Nationaux du Canada. 54,501,313.57		
<i>Transactions postérieures au 1er janvier 1937 touchant la valeur comptable du capital-actions du Trust des Titres—</i>		
Réseau National:		
	Année 1946	Total à date
Excédent de caisse... \$	\$112,502,061.64	
Gains de capital.....	19,105,651.38	
Pertes de capital..... 1,307,952.35	21,241,546.47	110,366,166.55
<i>Valeurs en nantissement—</i>		
Voir Annexe A. 1.....		
	<u>\$1,329,008,361.82</u>	<u>\$1,329,008,361.82</u>

Le contrôleur,
T. H. COOPER.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice terminé le 31 décembre 1946.

Les billets à vue et autres titres de créance, les valeurs en nantissement et le certificat du séquestre, mentionnés à l'Annexe A. 1 ci-jointe, ont été soumis à notre inspection.

Nous certifions qu'à notre avis le bilan ci-dessus est correctement établi de manière à présenter un tableau fidèle des comptes du Trust au 31 décembre 1946, conformément aux dispositions de la loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.

Les comptables agréés,
GEORGE A. TOUCHE & CO.

Le 20 février 1947

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ANNEXE A. 1

SOMMAIRE DES DETTES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT AU TRUST DES TITRES

Emprunts

Billets et nantissements

CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN—	
Emprunt 3½%, chapitre 6, 1911.....	\$ 2,396,099.68
Emprunt 4%, chapitre 20, 1914.....	5,294,000.02
Emprunt 5%, chapitre 4, 1915.....	10,000,000.00
Emprunt 6%, chapitre 29, 1916.....	15,000,000.00
Emprunt provisoire, 1918, remboursé.....	
†Emprunt 6%, chapitre 24, 1917.....	25,000,000.00
†Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	25,000,000.00
†Emprunt 6%, crédit 108, 1919.....	35,000,000.00
†Emprunt 6%, crédit 127, 1920.....	48,611,077.00
†Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	44,419,806.42
†Emprunt 6%, crédit 136, 1922.....	42,800,000.00
Emprunt 6%, Loi des mesures de guerre, 1918.....	1,887,821.16
†Emprunt 6% pour matériel, chapitre 38, 1918.....	56,926,000.82
Dette remboursée par l'Etat en vertu du chapitre 24, 1917 et du chapitre 11, 1918.....	
†Hypothèque couvrant emprunts ci-dessus.....	
Total Canadian Northern.....	\$312,334,805.10
CHEMIN DE FER GRAND TRUNK—	
Emprunt 6%, crédit 478, 1920.....	\$ 25,000,000.00
Emprunt 6%, crédit 126, 1921.....	55,293,435.18
Emprunt 6%, crédit 137, 1922.....	23,288,747.15
Emprunt 4% du G. T. Pacific, chapitre 23, 1913, ga- ranti par le Grand Trunk.....	15,000,000.00
Emprunts provisoires, remboursés par des émissions ultérieures de titres et emprunts garantis.....	
Total Grand Trunk.....	\$118,582,182.33
CHEMIN DE FER GRAND TRUNK PACIFIC—	
Obligations 3%, chapitre 24, 1913.....	\$ 33,048,000.00
Emprunt 6%, chapitre 4, 1915.....	6,000,000.00
Emprunt 6%, crédit 441, 1916.....	7,081,783.45
Emprunt 6%, crédit 444, 1917.....	5,038,053.72
Emprunt 6%, crédit 110, 1918.....	7,471,399.93
Avances du séquestre, C.P. 635, 26 mars 1919.....	45,764,162.35
Intérêt garanti par le Dominion.....	8,704,662.65
Intérêt garanti par les provinces d'Alberta et de Sas- katchewan.....	2,898,536.98
Traité avec l'Etat en vertu du chapitre 71, 1903.....	
Total Grand Trunk Pacific.....	\$116,006,599.08

Aucun. Hypothèque sur immeubles du 4 octobre 1911.	
Aucun.	
Aucun.	
Hypothèques en date du 23 et 26 juin 1916.	
Billets à vue 6%.....	\$ 497,566.80
Billets à vue 6%.....	33,012,414.32
Billets à vue 6%.....	27,203,003.65
Billets à vue 6%.....	40,031,122.27
Billets à vue 6%.....	53,008,779.65
Billets à vue 6%.....	50,259,312.47
Billets à vue 6%.....	46,691,634.60
Billet à vue 6%.....	5,700,000.00
Actions-déventures 3½% et 4½%.....	7,139,399.00
Billets à vue 6%.....	56,858,496.44
Diverses obligations et déventures.....	14,097,470.59
Diverses obligations et déventures.....	20,721,191.12
Hypothèque en date du 16 novembre 1917.....	
Billets à vue 6%.....	\$25,479,226.97
Billets à vue 6%.....	56,646,816.12
Billets à vue 6%.....	23,288,747.15
Billet à vue 4%.....	15,000,000.00
Déventures 4% G. T. P.....	15,000,000.00
Actions-déventures 4%.....	60,801,700.00
Obligations 6% comportant 2e hypothèque sur matériel..	1,693,113.33
Obligations 1re hypothèque 3%.....	\$33,048,000.00
Obligations sterling 4%.....	7,499,952.00
Hypothèque, 28 juin 1916.....	
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	
Hypothèque, 18 octobre 1917.....	
Certificats du séquestre.....	53,339,162.74
Certificats de crémation, coupons détruits.....	8,698,170.42
Certificats de crémation, coupons détruits.....	2,925,723.88
Capital-actions de la Grand Trunk Pacific Development Co.	2,999,000.00

Suite page 43

TRUST DES TITRES DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
SOMMAIRE DES DETTES TRANSFÉRÉES DE L'ÉTAT AU TRUST DES TITRES

<i>Emprunts</i>		<i>*Billets et nantissements</i>	
CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA—		{ Billet à vue 6% Canadian Northern.....	\$ 12,655,019.57
Emprunt 6%, crédit 139, 1923.....	\$ 24,550,000.00	{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific.....	3,313,530.01
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific.....	1,530,831.96
Emprunt 5%, crédit 137, 1924.....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern.....	1,318,315.86
		{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific.....	4,691,173.58
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific.....	1,530,822.24
Emprunt 5%, crédit 377, 1925.....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern.....	9,496,718.21
		{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific.....	Cr. 1,422,425.17
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific.....	1,530,802.80
Emprunt 5%, crédit 372, 1926.....	10,000,000.00	{ Billet à vue 5% Canadian Northern.....	9,062,624.30
		{ Certificats du séquestre Grand Trunk Pacific.....	Cr. 364,898.78
		{ Coupons d'intérêt Grand Trunk Pacific.....	1,530,880.56
Emprunt 5%, crédit 336, 1929.....	2,932,652.91	Billets à vue 5% Canadian National Railway Company	2,932,652.91
Emprunts 5% et 5¼%, chapitre 22, 1931.....	29,910,400.85	Billets à vue 5% et 5¼% Canadian National Railway Company.....	29,910,400.85
Emprunts 5¼%, chapitre 6, 1932.....	11,210,815.56	Billets à vue 5¼% Canadian National Railway Company	11,210,815.56
Emprunt provisoire 1930, remboursé.....		{ 166,877.6376 parts du capital-actions du Grand Trunk Western Railroad.....	4,171,940.94
		{ Obligations-or provisoires 5% du Central Vermont Railway, Inc., comportant première et générale hypothèque.....	8,609,000.00
<i>Moins</i> : mise au point autorisée par la Loi sur la revision du capital, 1937.....	Cr. 1,666,897.57		
Total Chemins de fer Nationaux du Canada...	\$ 96,936,971.75		
TOTAL DES EMPRUNTS.....	\$ 643,860,558.26		

*Les billets à vue et autres titres de dette ainsi que les valeurs en nantissement sont déposés pour bonne garde dans les voûtes du ministère des Finances, à Ottawa, excepté un montant de £5,307,000 (\$25,792,020) d'obligations 3% 1re hypothèque du chemin de fer Grand Trunk Pacific dont la garde est confiée à la Banque de Montréal, Londres (Angleterre), comme en fait foi son certificat.

M. JACKMAN: Voudriez-vous nous expliquer un peu, en langage ordinaire, le deuxième paragraphe de la page 1 du rapport. Vous avez réduit de \$1,307,000 le matériel roulant, les wagons et autre matériel roulant inscrit dans vos livres et vous l'avez porté au compte de la "part de propriétaire". Vous dites ensuite que l'État n'a pas cru devoir vous rembourser ce montant. Cela ne me dit pas grand chose.

M. COOPER: Nous avons examiné la même question l'an dernier, si vous vous rappelez, monsieur Jackman. En 1940 nous avons transformé notre poste de "comptabilité de matériel abandonné" en celui de "comptabilité de dépréciation".

M. JACKMAN: Je le sais.

M. COOPER: Nous n'avons pas alors établi de réserve pour les montants de dépréciation accumulés. Il s'agit ici du montant de la dépréciation au 31 décembre 1939.

M. JACKMAN: Je suis assez bien vos explications jusqu'ici, mais vous aviez complètement biffé la valeur de ce matériel roulant et voici qu'il y a encore un montant élevé en 1947.

M. COOPER: Je vais vous l'expliquer encore une fois. Lorsque nous voulons maintenant biffer un montant pour matériel abandonné, nous portons d'ordinaire au compte de la réserve pour dépréciation le montant de la dépréciation accumulé depuis le 1er janvier 1940. Nous avons imputé le montant de la perte au compte de la réserve pour dépréciation parce que nous avons établi cette réserve par des débits au compte des frais d'exploitation depuis 1940; mais, pour ce qui est de la perte applicable à la période antérieure à 1940, comme nous n'avions pas de réserve à cette fin, nous la portons au compte de la "part de propriétaire", comme je vous l'ai expliqué l'an dernier. Cette méthode est conforme à la ligne de conduite arrêtée avec les membres du Trust des titres, y compris trois sous-ministres, — ceux des Finances, des Transports et de la Justice. Vous m'avez demandé, l'an dernier, pendant combien de temps nous continuerions à débiter ces montants du compte de la part de propriétaire et j'ai répondu que nous continuerions à le faire jusqu'à ce que notre réserve nous permette d'atteindre un montant suffisant pour absorber toutes les pertes résultant de l'abandon de matériel. J'ai alors exprimé l'avis, si vous vous rappelez, que cela pourrait durer dix ans. Je veux dire que si nous nous en tenons à la méthode actuelle, nous aurons, d'ici neuf ou dix ans, une réserve pour dépréciation de matériel dont le montant suffira, à mon avis, à absorber toutes les pertes dues à l'abandon de matériel. J'ai eu alors l'impression, monsieur Jackman, que vous approuviez entièrement cette méthode.

M. JACKMAN: C'est possible. Toutefois, vous admettez que la question est assez technique.

M. COOPER: J'aimerais ajouter ceci: nous suivons exactement la ligne de conduite qu'ont adoptée les chemins de fer des États-Unis lorsqu'ils ont transformé leur comptabilité d'abandon de matériel en comptabilité de dépréciation. Ils n'ont pas établi une réserve pour la dépréciation du passé; mais ils ont depuis établi une réserve qui suffit amplement aujourd'hui à absorber toutes les pertes dues à l'abandon de matériel. Je pense que les progrès que nous avons réalisés dans l'établissement de notre réserve sont plus importants que les leurs. Prenons, par exemple, le cas de nos propres lignes aux États-Unis: nous accumulons des montants pour dépréciation de matériel roulant depuis 1907, soit une période de quarante ans. Notre réserve actuelle représente $38\frac{1}{2}$ p. 100 de la valeur comptable du matériel que possèdent nos lignes aux États-Unis. Pour ce qui est de nos lignes au Canada, nous avons commencé à accumuler des montants pour dépréciation en 1940, il y a à peine sept ans, et nous avons maintenant une réserve qui représente 17.5 p. 100 de la valeur comptable de notre matériel. En d'autres termes, la réserve pour dépréciation de nos lignes aux États-Unis s'est accumulée en moyenne d'environ 1 p. 100 par année; ce qui veut dire que le fonds de réserve lui-même s'est accru d'environ 1 p. 100 par année de la valeur comptable du matériel; tandis qu'au Canada nous avons atteint 17.5 p. 100 en sept ans. Je crois, par conséquent, qu'il est évident

que si nous continuons à appliquer la méthode actuelle, qui ressemble à la leur, nous aurons atteint le même résultat en ayant recours aux mêmes méthodes, mais en moins de temps.

M. JACKMAN: Je vous remercie.

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

M. HATFIELD: Y a-t-il des obligations des provinces en souffrance pour le compte des chemins de fer Nationaux du Canada?

L'hon. M. CHEVRIER: Vous trouverez ce renseignement dans le rapport annuel.

M. COOPER: Vous devrez vous reporter au rapport annuel. Les quatre premiers postes, page 19, ont trait aux obligations à perpétuité, puis il y a aussi quatre postes plus bas, dans la dernière partie qui porte sur les titres. Nous avons en tout huit émissions différentes d'obligations à perpétuité. Le total n'en forme pas maintenant un montant bien élevé. Avant l'ordre de rapatriement du gouvernement du Royaume-Uni, en 1941 et 1942, le montant en était considérable. On l'a depuis réduit à un faible chiffre. D'autres habitants du Royaume-Uni détiennent encore des titres de ce genre, mais l'ordre du gouvernement britannique serait de nul effet dans ces cas. Les détenteurs de certains de ces titres sont domiciliés sur le continent européen, d'autres en Irlande, aux États-Unis et au Canada.

M. HATFIELD: Et la Banque canadienne du commerce.

M. COOPER: Je n'en sais rien.

M. VAUGHAN: Il est probable que cette banque en détient.

M. HATFIELD: L'intérêt est-il de 6 p. 100 dans tous ces cas?

M. COOPER: Si vous consultez le Trust des titres, vous verrez qu'il ne s'agit que de titres en nantissement, ce qui ne veut pas dire grand chose. Ce sont des obligations et des billets remis par le Canadian Northern, le Grand-Trunk et le Grand-Trunk-Pacific au gouvernement lorsque ce dernier leur a consenti des avances.

M. HATFIELD: Vous ne payez pas d'intérêt sur ces titres?

M. COOPER: Non, monsieur.

M. REID: Une dernière question: je constate qu'en 1932 vous avez émis des titres à 5 p. 100. Je me demande pour quelle raison, parce qu'à mon avis il était alors assez facile de se procurer des fonds.

M. VAUGHAN: Je pense que tous ces prêts, monsieur Reid, ont été émis au concours. On a demandé des soumissions. Je n'ai rien eu à y voir, mais j'ai l'impression qu'on a alors demandé des soumissions et que le taux courant d'intérêt était bien plus élevé qu'il ne l'est aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT: Vous plaît-il, messieurs, d'adopter le rapport du Trust des titres?

(Adopté.)

Et maintenant le rapport des vérificateurs? Ce sera tout. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de le lire en entier. Nous pourrions l'adopter comme s'il avait été lu, car vous en avez sans doute pris connaissance.

(Adopté.)

RESEAU DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Le 15 mars 1947

L'HONORABLE MINISTRE DES TRANSPORTS,
OTTAWA, CANADA.

MONSIEUR,

En conformité des dispositions de la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, modifiée en 1936, et du chapitre 4 des statuts de 1946, intitulé:

“Loi concernant la nomination de vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux,” nous avons apuré les comptes du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada pour l'exercice clos le 31 décembre 1943, et nous soumettons maintenant, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Outre notre certificat de vérification accompagnant les comptes publiés par le chemin de fer, nous offrons les commentaires suivants sur l'état des revenus pour l'ensemble du réseau, sur le bilan d'ensemble, sur la portée générale de la vérification, sur la réglementation visant l'établissement d'une comptabilité uniforme et sur le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada:

ÉTAT DES REVENUS POUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU

Le déficit de \$8,962,000 pour l'exercice de 1946 s'établit, en résumé, comme suit:

Excédent après avoir fait le part des frais généraux d'exploitation, mais avant déduction des charges fixes et de la dépréciation.....	\$56,873,000
Moins les charges fixes.....	46,685,000
Excédent avant dépréciation.....	\$10,188,000
Moins dépréciation du matériel du réseau et des propriétés immobilières aux États-Unis auxquelles la dépréciation est applicable....	19,150,000
Déficit.....	\$ 8,962,000

Les frais d'exploitation comprennent un montant de \$7,525,000, à savoir 100 p. 100 de la réserve d'inventaire, et un autre de 6 millions, à savoir 34.3 p. 100 de la réserve pour entretien différé du matériel, soit 15.4 p. 100 de la réserve totale pour l'entretien.

Les frais généraux d'exploitation en 1946, consistant principalement en salaires et matériaux, comprennent les comptes ci-dessous qui offrent peut-être un certain intérêt:

- a) Perte de valeur de service dans les remplacements et retraits de propriétés immobilières auxquelles la dépréciation est applicable, à savoir ponts, édifices, gares, ateliers, etc. des lignes au Canada;
- b) Perte de valeur de service dans les remplacements et retraits de structure de la voie à laquelle la dépréciation n'est pas applicable, à savoir traverses, rails, autres matériaux de la voie et ballast des lignes au Canada et aux États-Unis.
- c) Pensions comprenant:
 - (i) Quote-part du chemin de fer sur les prestations versées aux employés mis à la retraite en vertu de tous les plans de pension, et
 - (ii) Addition à la réserve de la pension contractuelle pour la quote-part du chemin de fer sur le montant estimatif de tous les contrats en vigueur à la fin de l'exercice en vertu du plan de 1935;
- d) Primes d'assurance limitées principalement aux risques assurés en dehors du fonds d'assurance;
- e) Perte sur les opérations du fonds d'assurance, et
- f) Impôts généraux ayant trait principalement à l'assurance-chômage du Dominion, aux taxes du gouvernement fédéral et des États aux États-Unis, aux taxes municipales au Canada et aux États-Unis et aux taxes sur les hôtels et les propriétés exploitées séparément.

Les frais fixes, indiqués au sommaire ci-dessus et conformes aux principes énoncés par l'Interstate Commerce Commission, comprennent l'intérêt sur la dette consolidée entre les mains du public, l'intérêt sur les prêts de l'État, l'intérêt sur

la dette non consolidée, l'amortissement de l'escompte sur la dette consolidée et les loyers de lignes et de matériel. La proportion des frais fixes par rapport au revenu d'exploitation est de 11.7 p. 100. Nous attirons encore une fois l'attention du Parlement sur le montant exorbitant des charges fixes du National-Canadien par rapport aux autres grands réseaux ferroviaires de l'Amérique du Nord.

Le taux moyen de l'intérêt sur la dette consolidée est de 4.24 p. 100 et sur les prêts de l'État, de 3.05 p. 100, soit de 3.56 p. 100 en moyenne à la fin de l'exercice.

Une réserve pour dépréciation a été créée pour le matériel des lignes du réseau au Canada et aux États-Unis; le taux annuel de dépréciation de $3\frac{1}{3}$ p. 100, adopté pour le matériel de la voie des lignes au Canada, correspond à la moyenne la plus récente des taux adoptés par les chemins de fer de première classe aux États-Unis et fixés par l'Interstate Commerce Commission.

En ce qui concerne les propriétés immobilières sujettes à dépréciation, — comprenant, d'après la définition de l'ordonnance de 1943 de l'Interstate Commerce Commission, ponts, édifices, gares, ateliers, etc., mais non la structure de la voie, — une réserve pour dépréciation a été créée au cours de l'exercice pour les lignes du réseau National-Canadien aux États-Unis, conformément aux dispositions de l'ordonnance de 1943, mais non pour les lignes au Canada auxquelles continue de s'appliquer la comptabilité de retrait de matériel. Faisant suite à notre rapport de 1944 sur ce sujet, nous recommandons de nouveau d'adopter au plus tôt la comptabilité de la dépréciation pour les propriétés immobilières importantes sujettes à dépréciation des lignes au Canada d'après des taux correspondants à ceux qui s'appliquent aux chemins de fer de première classe aux États-Unis pour le même genre de propriétés. Pour éviter un renvoi à notre rapport de 1944, nous en citons le passage suivant:

Pour les lignes au Canada, il ne paraît pas pratique d'adopter un tel plan de dépréciation (c.-à-d. semblable à celui des lignes aux États-Unis) avant la fin des hostilités, à cause des frais élevés qu'entraînerait le calcul du coût de chaque article antérieurement à 1923, et de la nécessité de garder tout le personnel technique du chemin de fer au service de transport qu'exigent les besoins pressants de la situation mondiale. L'adoption de la comptabilité de la dépréciation après la guerre pour les propriétés immobilières importantes des lignes au Canada fait partie des conclusions présentées plus loin dans le présent rapport sous le titre "Règlementations visant l'établissement d'une comptabilité uniforme".

La perte de valeur de service dans les remplacements et retraits de propriétés immobilières, imputée aux frais d'exploitation en 1946 par voie des comptes primaires correspondants, sous la rubrique "entretien de la voie et des constructions", exige probablement quelques mots d'explication.

- a) Ces frais sont applicables quand la comptabilité de la dépréciation n'a pas été prescrite par l'Interstate Commerce Commission ou, si elle l'a été, n'a pas été adoptée par les lignes au Canada.
- b) La perte de valeur de service pour les ponts, édifices, gares, ateliers, etc. est basée sur le prix de revient inscrit aux livres, tandis que pour la structure de la voie elle est basée sur le prix de revient courant en cas de remplacement, ou sur le prix de revient porté aux livres en cas de retrait, en tenant compte de la valeur de récupération dans chaque cas.
- c) Le terme "remplacements" employé dans le présent rapport s'applique aux renouvellements d'unités complètes de propriétés maintenues en service, tandis que le terme "retraits" désigne les propriétés retirées du service et non remplacées.
- d) Outre les frais de remplacement et de retrait, le compte de l'entretien de la voie et des constructions comprend le coût des réparations "au jour le jour" ou "courantes" et les renouvellements partiels sur les lignes au Canada et aux États-Unis. Ces réparations et ces renouvellements partiels sont des

frais reconnus d'entretien, que la comptabilité de la dépréciation soit en vigueur ou non.

- e) D'une manière générale, en ce qui concerne les remplacements et les retraits, il faut tenir compte du fait que la réserve de temps de guerre pour l'entretien différé des propriétés immobilières continue de s'appliquer en partie aux remplacements et aux retraits qui avaient été différés à cause des exigences du trafic au cours des hostilités.

En ce qui concerne le programme d'entretien, nous avons reçu, de la part des fonctionnaires compétents, des certificats attestant que, sous réserve du solde inutilisé de 33 millions de dollars contenu dans la réserve pour entretien différé, les propriétés immobilières et le matériel du réseau National-Canadien ont été entretenus convenablement et maintenus en bon état d'exploitation au cours de l'exercice.

Quant aux retraits de propriétés immobilières et de matériel, les fonctionnaires compétents nous ont remis des certificats attestant que, dans la mesure permise par les exigences du trafic, tous les retraits rendus nécessaires, au cours de l'exercice, par l'usage et la désuétude, ont été effectués, et qu'avis en a été donné au service de la comptabilité.

Le déficit est de \$8,962,000 au regard d'un excédent de \$24,756,000 en 1945. Cette différence reflète, dans une large mesure, l'effet de l'augmentation des salaires et des prix des matériaux sur le moindre revenu d'après-guerre, facteur défavorable sur lequel l'attention du Parlement a été attirée dans le passé. Un facteur assez favorable au résultat de 1946 est celui de l'utilisation de la réserve d'inventaire pour frais d'exploitation.

Bilan d'ensemble

Nous avons accepté les immobilisations en propriétés immobilières et matériel telles qu'elles ont été approuvées dans les comptes du National-Canadien, au 1er janvier 1923, des livres des différentes sociétés et des chemins de fer de l'État. Les immobilisations des sociétés ont été soumises à d'importantes réductions autorisées par la loi sur la révision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937. Depuis le 1er janvier 1923, le montant des additions et des améliorations, moins les retraits, du réseau National-Canadien dans leur ensemble figure au prix général de revient. Au cours de 1946, les additions et les améliorations moins les retraits se sont chiffrées par \$15,002,000, les principales dépenses ayant trait à l'achat de matériel roulant et à l'acquisition de propriétés immobilières de la Manitoba Railway Company.

Les divers fonds spéciaux du National-Canadien, y compris le fonds de capital et autres fonds de réserve, le fonds pour entretien différé, le fonds d'assurance et le fonds de la pension contractuelle dont le total se chiffre par \$85,442,000, consistent en obligations fédérales et provinciales et du réseau National-Canadien, ainsi qu'en fonds liquides et diverses disponibilités. Le cours à la fin de l'année des titres détenus dans ces fonds spéciaux excédait dans l'ensemble la valeur comptable qui est basée sur le prix de revient pour les obligations du Gouvernement et sur la valeur au pair pour les titres des sociétés du réseau national. Au cours de 1946, le total des fonds a accusé une augmentation nette de \$360,000.

Les placements dans les filiales, dont le détail figure à l'annexe, consistent en actions, obligations et avances relatives à des sociétés qui sont affiliées au réseau National-Canadien à des sociétés qui sont affiliées au réseau National-Canadien sans en faire partie. À part les Lignes aériennes Trans-Canada, ce genre de placements "hors liste" a pour but, en commun avec d'autres chemins de fer, de procurer des échanges de trafic et l'usage de terminus. Les chiffres du bilan sont basés sur le prix de revient ou, dans le cas de certains titres des États-Unis, sur des prix inférieurs aux évaluations spéciales approuvées par l'Interstate Commerce Commission. À part les Lignes aériennes Trans-Canada, les états financiers de 1946 publiés par les sociétés faisant l'objet des principaux placements font ressortir les points suivants:

- a) Les filiales ont utilisé les fonds réalisés sur la vente de leurs titres jusqu'au 31 décembre 1946 principalement en immobilisations et achats de matériel.
- b) Le bénéfice pour l'ensemble est d'environ \$1,138,000 et les pertes d'à peu près \$1,210,000 au cours de 1946. Ce dernier total comprend le déficit de \$991,000 de la Northern Alberta Railways Company, dont la moitié a été imputée aux revenus du réseau National-Canadien et l'autre moitié à ceux du Pacifique-Canadien.
- c) Il n'y a pas d'importants déficits dans ces sociétés au 31 décembre 1946. Il convient toutefois de juger cet état de choses sous le rapport des différentes méthodes de comptabilité relatives à la réserve de dépréciation des propriétés immobilières. En général, les principales filiales au Canada n'ont pas de réserve pour dépréciation, tandis que celles aux États-Unis en ont créé une depuis le 1er janvier 1943, conformément aux dispositions de l'ordonnance à ce sujet de l'Interstate Commerce Commission.

Au cours de l'année les placements dans les filiales ont augmenté de \$2,121,000, dont 2 millions sont représentés par l'achat d'un nouveau bloc d'actions des Lignes aériennes Trans-Canada.

Les autres placements consistent en partie en placements "hors liste" de différente nature se chiffrant par \$377,000, et comprenant des placements dans des compagnies d'hôtels et d'élévateurs à céréales effectués en grande partie en vue du trafic et évalués au prix de revient ou au-dessous. Le reste est représenté par des obligations du gouvernement du Dominion et du réseau, dont le cours à la fin de l'année excédait dans l'ensemble la valeur comptable basée respectivement sur le prix de revient et la valeur au pair.

Les placements temporaires de fonds liquides sont représentés par des obligations du Dominion. Le cours de ces valeurs à la fin de l'année excédait leur valeur comptable basée sur le prix de revient.

Les comptes à recevoir et à payer de toutes catégories ont fait l'objet d'examen de notre part au moyen des registres auxiliaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres, après la fin de l'année, des dossiers des services et des pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes au moyen de communications directes avec les débiteurs et les créanciers.

Le montant du déficit pour l'exercice de 1946 a été porté en compte courant au débit du Dominion du Canada en attendant que le Parlement votât les fonds nécessaires.

Aucun inventaire des matériaux et des approvisionnements des lignes au Canada n'a été effectué par le chemin de fer au cours de l'exercice. Dans le cas des lignes aux États-Unis, toutefois, un inventaire a eu lieu au 30 septembre 1946 et les fonctionnaires compétents nous ont remis à cet égard des certificats attestant que les quantités ont été réellement comptées, pesées ou mesurées ou estimées raisonnablement quand il n'a pas été possible de les compter, de les peser ou de les mesurer. Le matériel et les approvisionnements du réseau National-Canadien au 31 décembre 1946 figurent aux soldes du grand-livre sur la base du prix de revient pour le matériel neuf et sur celle d'utilité estimative ou de valeur marchande pour les matériaux usagés, démodés et au rebut, après avoir fixé une valeur raisonnable selon leur état.

La proportion entre les disponibilités et les exigibilités est de 1.6 à 1. Le fonds de roulement du réseau National-Canadien est régi en général par l'affectation de fonds liquides provenant de la dépréciation et des amortissements, à la réduction de la dette et aux besoins de fonds pour immobilisations; les déficits sont comblés par des crédits votés par le Parlement.

Les divers comptes débiteurs consistent principalement en montants à recevoir sur contrats pour ventes de terrains dans l'Ouest du Canada. Il est à remarquer à ce sujet que les terrains invendus sont compris dans le compte des propriétés diverses sous la rubrique "placements".

L'escompte sur la dette consolidée représente la portion non amortie de l'escompte accordé au moment de la vente des différentes émissions, et le montant est

amorti par des versements annuels prélevés sur le revenu jusqu'à l'échéance de chaque émission.

Les divers comptes d'ordre comprennent le coût non amorti de l'exploitation des ballastières, dont l'amortissement est effectué au fur et à mesure de l'emploi du ballast; la valeur approximative de récupération des matériaux non périssables dans les ballastières et d'autres voies temporaires; les réclamations de fret acceptées et réglées avant de consulter les autres sociétés et d'autres comptes débiteurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement définitif.

Les actions et la dette à long terme ne comprennent pas les titres déposés dans le trésor du chemin de fer, ni ceux qui sont remis en nantissement au Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada et au Dominion.

La dette totale, c'est-à-dire la dette à long terme et le compte du Dominion du Canada, a été réduite de la somme nette de \$15,193,000 au cours de l'exercice. En général, cette réduction nette est le résultat de l'emploi des fonds liquides provenant de l'excédent de 1945 et d'une portion des réserves de 1946 pour la dépréciation et l'amortissement de l'escompte sur la dette consolidée.

Les différentes réserves pour pension contractuelle, assurances, dépréciation et amortissement, entretien différé et autres s'élèvent à \$195,716,000, dont \$84,787,000 sont représentés par des fonds spéciaux et autres placements spécifiques. Aucune de ces réserves n'est actuellement constituée sous forme d'affectations transférables d'excédent. Les réserves ont augmenté dans leur ensemble de la somme nette de \$9,296,000 au cours de l'exercice, comme il suit:

	Augmen- tation	Diminu- tion
Réserve pour pension contractuelle.....	\$ 6,272,000	
Réserve pour assurances—y compris le montant réservé pour les règlements en suspens à la date du bilan.....		\$ 91,000
Réserve pour dépréciation—matériel des lignes au Canada.....	14,996,000	
Réserve pour dépréciation—voie et matériel des lignes aux États-Unis—Voie.....	700,000	
—Matériel.....	913,000	
Amortissement de projets de défense.....		127,000
Réserve pour entretien différé		
—Propriétés immobilières.....	(aucun changement)	
—Matériel.....		6,000,000
Réserve pour inventaire de matériaux et approvisionnements.....		7,525,000
Autres réserves.....	158,000	
	<u>\$23,039,000</u>	<u>\$13,743,000</u>

Les diminutions des réserves pour entretien différé du matériel et pour inventaire, dont le montant a été utilisé pour des frais d'exploitation, sont respectivement de 34.3 p. 100 (ou 15.4 p. 100 de la réserve totale pour entretien) et de 100 p. 100.

La réserve pour dépréciation, — lignes au Canada, — ne s'applique qu'au matériel et date du 1er janvier 1940; la comptabilité des retraites continue à s'appliquer aux propriétés immobilières. Nous offrons les commentaires suivants sur ce compte:

- a) En ce qui concerne la dépréciation du matériel des lignes au Canada qui n'a pas été portée dans les livres antérieurement à 1940, notre rapport de 1944 contenait le passage suivant:

“Quant au matériel, il convient de faire remarquer qu'aucune réserve pour dépréciation n'ayant été effectuée avant 1940, la réserve actuelle est susceptible d'être sérieusement entamée par les pertes anormales qu'il

faudrait subir dans le cas où il deviendrait nécessaire de faire d'importants retraits, par suite de long usage et de désuétude, en exécution d'un vaste programme d'après-guerre pour moderniser le matériel roulant du réseau National-Canadien dans le sens de projets en ce moment envisagés par les autres grandes sociétés de l'Amérique du Nord. Nous recommandons au Parlement d'autoriser le chemin de fer à constituer une réserve spéciale de dépréciation pour parer, du moins partiellement, à cette situation probable d'après-guerre. Il convient toutefois d'expliquer clairement que la création d'une réserve de ce genre serait simplement affaire d'écritures, sans entraîner de ce fait aucun déboursé, attendu que toutes les dépenses que le chemin de fer se proposera de faire pour l'achat de nouveau matériel pendant la période d'après-guerre feront partie des prévisions budgétaires annuelles que le Parlement aura l'occasion d'approuver et de voter à cette époque."

Outre ce qui précède, nous recommandons au Parlement d'autoriser le chemin de fer à créer une réserve pour tenir compte de toute dépréciation qui aurait dû être portée antérieurement à 1940 à l'égard du matériel des lignes au Canada, et de placer ainsi la réserve de dépréciation sur une base généralement comparable, en principe, avec la réglementation de l'Interstate Commerce Commission, qui a rendu la comptabilité de la dépréciation du matériel obligatoire à partir de 1914, quoique les taux prescrits pour les chemins de fer de première classe aux États-Unis ne remontent qu'à 1935.

- b) Dans le cas où la comptabilité de la dépréciation serait couramment adoptée à l'égard des propriétés immobilières importantes des lignes au Canada sujettes à dépréciation, comme il est indiqué ci-dessus sous la rubrique "État des revenus pour l'ensemble du réseau", nous recommandons au Parlement d'autoriser le chemin de fer à faire figurer rétroactivement la dépréciation dont il n'a pas été tenu compte au moins, à partir du 1er janvier 1943. Ce compte serait alors, comme dans le cas du matériel, placé sur le même pied que celui que prescrit l'Interstate Commerce Commission pour les chemins de fer de première classe aux États-Unis, vu que les règlements laissent à chaque société de transport le choix d'établir la dépréciation antérieure à 1943.
- c) Si le Parlement jugeait bon d'approuver les recommandations ci-dessus, en totalité ou en partie, les rectifications à apporter à l'égard des années antérieures, dans les comptes de réserve pour dépréciation applicable aux lignes au Canada auraient lieu par voie de débits correspondants au compte de la part de propriétaire. En ce qui concerne le matériel et les propriétés immobilières sujettes à dépréciation, il convient d'énoncer de nouveau le principe que la création desdites réserves ne serait qu'une question d'écritures et ne donnerait lieu à aucun déboursé, attendu que toutes les immobilisations que le chemin de fer se proposera de faire à l'avenir feront partie de son budget de dépenses et seront sujettes chaque année, comme précédemment, à l'approbation et au vote du Parlement.

La réserve pour dépréciation, — lignes aux États-Unis, — s'applique au matériel depuis une date antérieure au 1er janvier 1923, ainsi qu'aux propriétés immobilières (sauf la structure de la voie) surtout depuis le 1er janvier 1943.

Les autres comptes créditeurs comprennent principalement les montants qui restent à payer sur les indemnités pour accidents du travail adjugées par les provinces d'Ontario et de Québec, et le solde de la dette envers l'État de Michigan pour l'élargissement du prolongement de l'avenue Woodward à Détroit.

Les autres comptes d'ordre comprennent la portion approximative revenant aux lignes au Canada sur le transit de marchandises en port payé; le montant approximatif versé aux victimes d'accidents, le montant approximatif déboursé pour perte

ou avarie de marchandises et d'autres comptes créditeurs sans rubrique spéciale ou dont le manque de détails retarde le règlement final.

La part de propriétaire, — Dominion du Canada, — figure au bilan et fait également l'objet d'une annexe, conformément aux dispositions de l'article 2 f) de la loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, qui définit ainsi la composition du compte:

2 f) "part de propriétaire" signifie

(i) la valeur initiale déclarée du capital-actions de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada et du trust des titres, telle que déterminée, conformément aux articles 5 et 15 de la présente loi, à compter du premier janvier mil neuf cent trente-sept, plus tout excédent subséquent de recettes du réseau des chemins de fer Nationaux qui n'a pas été versé à Sa Majesté, moins les pertes subséquentes sur le capital et autres charges du réseau des chemins de fer Nationaux au sujet desquelles Sa Majesté n'a aucunement contribué, et

(ii) le placement du capital de Sa Majesté dans les chemins de fer de l'État.

La part de propriétaire accuse une diminution de \$1,308,000 au cours de l'exercice, par suite des retraits de matériel des lignes au Canada. À cet égard, il est à remarquer que, la réserve pour dépréciation ne datant que de 1940, la perte de durée de service, c'est-à-dire la valeur au grand-livre moins la récupération, a été imputée à la réserve jusqu'à concurrence de la réserve pour dépréciation effectuée depuis 1940 et le reste, à la part de propriétaire. Les commentaires suivants serviront à mieux faire comprendre ce compte:

a) Le compte de la part de propriétaire, dont le détail figure à l'annexe, peut se comparer en principe à la part d'intérêt des actionnaires représentée par l'ensemble de la valeur comptable du capital social et de l'excédent dans une entreprise ordinaire. Il faut tenir compte, toutefois, que le total de la valeur comptable figurant à la part de propriétaire devrait être mis au point si, à l'avenir:

- I) La valeur comptable des immobilisations en propriétés immobilières et du matériel, apportée dans les comptes du réseau National-Canadien au 1er janvier 1923, était rectifiée de manière à indiquer le solde après avoir tenu compte des retraits applicables depuis cette date et des importantes réductions autorisées par la loi de 1937 sur la revision du capital, ou si
- II) La totalité ou une partie de la dépréciation qui aurait dû être portée antérieurement dans les livres était débitée à la valeur comptable des propriétés immobilières et du matériel, ou si
- III) Au lieu de I) et II), on faisait une évaluation des propriétés immobilières et du matériel en vue de les incorporer dans les comptes du réseau, en tenant compte de la moins-value de leur coût ou de leur remplacement à une certaine date, ou si
- IV) La base actuelle de capitalisation de la quote-part des pensions du chemin de fer était appliquée aux pensions payées en vertu des plans non contractuels, ou, en poussant les choses à l'extrême, à celles qui sont conditionnellement prévues en vertu de tous les autres plans non seulement sous le rapport de la mortalité, mais aussi de la continuité de service.

Les paragraphes I) à IV) ci-dessus ont trait aux facteurs modificatifs mentionnés dans le présent rapport et dans nos précédents rapports au Parlement sur les placements en propriétés immobilières et en matériel, réserve pour dépréciation et importants passifs éventuels à l'égard des plans de pension.

- b) Le capital social de la compagnie de chemin de fer National-Canadien est l'instrument par lequel le gouvernement fédéral possède la majorité des actions des compagnies qui appartenaient auparavant à des particuliers, mais qui font maintenant partie du réseau National-Canadien.
- c) Le capital social du Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada figure à la valeur initiale fixée au 1er janvier 1937 et représente sous forme de capital social le montant total des prêts accordés aux sociétés par le gouvernement fédéral et employés par elles en immobilisations avant cette date.
- d) L'excédent de caisse se rapporte seulement aux exercices 1941 à 1945, vu que l'article 12 de la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien porte que "les débits ne devront pas être fondés en dette", mais votés annuellement par le Parlement. Dans leur ensemble, les gains de capital réalisés sur le rapatriement de titres ainsi que les pertes de capital subies sur les importants retraits de voie et de matériel non compris dans la dépréciation se rapportent aux exercices des dix années de 1937 à 1946 inclusive-ment. Pour simplifier la comptabilité, ces excédents de caisse, ces gains de capital et ces pertes de capital ont été entièrement appliqués au capital social du trust des titres.
- e) Les immobilisations du gouvernement fédéral dans les chemins de fer de l'État représentent les crédits accordés par le Parlement avant la création du trust des titres, à part certaines immobilisations en biens de la Couronne financées par la compagnie de chemin de fer National-Canadien à même les émissions d'obligations représentant la dette consolidée et des prêts de l'État.

Les importants passifs éventuels, à part les engagements pour l'achat de matériel additionnel et de matériaux pour l'exploitation en général, font l'objet d'une annexe. En ce qui concerne les plans de pension mentionnés à cette annexe, il est à remarquer :

- a) En vertu du plan contractuel de 1935, une réserve a été établie dans les livres du chemin de fer à l'égard du capital approximatif des pensions en vigueur, mais non à l'égard des pensions conditionnellement prévues. La réserve est représentée par le fonds de la pension contractuelle créé par le chemin de fer, dont l'actif de \$35,943,000 consiste principalement en obligations du Dominion du Canada, ainsi qu'en espèces et diverses disponibilités.
- b) Les contributions des employés en activité de service en vertu du plan de 1935 sont placées par l'intermédiaire du fonds de pension en fiducie administré séparément, dont les comptes ne sont pas compris dans ceux du chemin de fer. L'actif de ce dernier fonds s'établit à \$23,472,000 et consiste principalement en obligations du Dominion du Canada et du réseau National-Canadien garanties par le gouvernement fédéral, ainsi qu'en espèces et diverses disponibilités.
- c) Le cours à la fin de l'année des titres détenus dans le fonds de la pension contractuelle ainsi que dans le fonds de pension en fiducie excédait la valeur comptable, qui est basée respectivement sur le prix de revient et sur la valeur au pair.
- d) Le total des deux fonds en vigueur en vertu du plan de 1935 se chiffre par \$59,415,000.
- e) D'après les plans non contractuels d'avant 1935, il n'a pas été établi de réserve à l'égard du capital approximatif des pensions en vigueur, ni de celles qui sont conditionnellement prévues.

Au sujet des plans de pension ci-dessus, il faut tenir compte que les frais d'exploitation sont débités du coût des pensions relatif à

- (i) La quote-part du chemin de fer pour les retraites payées aux employés en vertu de tous les plans, et à

- (ii) L'addition à la réserve, pour la pension contractuelle, de la quote-part du chemin de fer sur le capital approximatif de toutes les pensions contractuelles en vigueur à la fin de l'exercice en vertu du plan de 1935.

En ce qui concerne les devises étrangères, les comptes du bilan du réseau National-Canadien sont tenus en monnaie canadienne convertie généralement au pair du change.

Portée générale de la vérification

La portée générale de la preuve de vérification des comptes du réseau National-Canadien pour l'exercice de 1946 peut être brièvement énoncée comme suit:

- a) Examen des autorisations d'importantes dépenses d'après les décisions consignées par écrit des administrateurs, sanctionnées ensuite par des statuts, des décrets du conseil et des lois du Parlement;
- b) Preuves de vérification dans les bureaux régionaux, ceux des propriétés exploitées séparément et le siège social du réseau, limitées à des tranches-types des importantes dépenses autorisées;
- c) Examen portant sur le bon fonctionnement du contrôle de vérification interne en général, exercé par le service de la comptabilité du réseau. Sous ce rapport, nous collaborons avec les chefs de service de la comptabilité du bureau principal, notre but commun étant d'assurer au réseau le maximum de protection dans le contrôle intérieur des recettes et dépenses de caisse, valeurs en portefeuille, matériaux en magasin, comptes à recevoir, etc.; des cautionnements sont fournis à l'égard de notre personnel par des compagnies d'assurance étrangères au réseau; et
- d) Vérification et certification de l'état des revenus et du bilan pour l'ensemble du réseau, en vue de les soumettre au Parlement, qui est ainsi en mesure de tirer ses conclusions sur la manière dont les administrateurs dûment désignés du réseau s'acquittent de leurs fonctions.

La preuve de vérification, portant sur l'emploi de quelque 475 programmes de vérification, comprend les bilans des différentes unités de comptabilité au Canada, aux Etats-Unis, à Londres (Angleterre) et Paris (France), avec états des revenus provenant des bureaux comptables, régions, propriétés exploitées séparément et bureau principal du réseau. Ces comptes se rapportent à quelque 83 sociétés faisant l'objet d'une annexe et aux chemins de fer de l'Etat dont l'ensemble constitue le réseau National-Canadien du point de vue exploitation.

Sauf dans le cas de la Marine marchande du gouvernement canadien, Limitée, et des Lignes aériennes Trans-Canada, le réseau National-Canadien, comme l'indique l'annexe relative aux filiales, ne possède pas suffisamment d'actions de ces filiales pour exercer un vote majoritaire; en conséquence, ces compagnies ne sont pas traitées comme des unités du réseau et nous ne vérifions pas leurs comptes. Dans quelques cas, ces comptes sont certifiés par des comptables publics, mais la plupart le sont par des comités mixtes composés de comptables du National-Canadien et de représentants des autres capitalistes intéressés.

Règlementation visant l'établissement d'une comptabilité uniforme

Faisant suite à notre rapport de 1944 à ce sujet, nous formulons de nouveau le voeu que le Parlement établisse, aussitôt que possible, une réglementation visant l'établissement d'une comptabilité uniforme pour les chemins de fer canadiens sous l'autorité statutaire du gouvernement fédéral. Notre rapport de 1944 contenait à ce sujet les commentaires suivants:

“Etant donné les éléments contradictoires de la situation ferroviaire au Canada et la grande publicité donnée à la question de temps à autre au cours des dix années antérieures à la guerre actuelle, nous sommes persuadés que l'uniformité dans la présentation des comptes des deux grandes sociétés

ferroviaires du Canada sera d'une très grande importance dans les années d'après-guerre pour le gouvernement, ainsi que pour la population du Canada en sa qualité d'actionnaire du réseau National-Canadien. En conséquence, nous revenons brièvement sur le sujet dont nous faisons mention depuis plusieurs années.

“Du point de vue pur et simple de l'exploitation, les comptes publiés par les deux chemins de fer ne font pas l'objet d'une comparaison appropriée à cause de:

- a) La différence entre les méthodes de comptabilité relatives à l'exploitation, aux revenus, aux comptes d'excédent et de réserve, et entre la présentation des “comptes d'ensemble” et de ceux de la “société mère”, et
- b) La disparité dans la densité du trafic pendant les années de paix, due principalement à la différence résidant dans les objets de la construction primitive et au prolongement d'une portion considérable des deux réseaux.

“Nous recommandons par conséquent au Parlement l'adoption, aussitôt que possible après la guerre, d'une réglementation comptable uniforme pour les chemins de fer canadiens sous l'autorité statutaire du gouvernement fédéral.

“Nous recommandons, en premier lieu, qu'après avoir pourvu aux besoins spéciaux propres à l'exploitation auxiliaire des chemins de fer canadiens, ce règlement relatif à la publication des comptes suive les grandes lignes de la classification de l'Interstate Commerce Commission pour les chemins de fer des Etats-Unis en ce qui concerne la distribution des comptes des revenus globaux d'exploitation, des frais d'exploitation (comprenant de préférence la dépréciation de tout le matériel et seulement des propriétés immobilières importantes auxquelles la dépréciation est applicable), du revenu net, de l'excédent et des comptes généraux du bilan, y compris des dispositions spécifiques concernant l'utilisation des réserves. Quoique l'adoption des grandes lignes de classification de l'Interstate Commerce Commission soit recommandée en raison de l'exploitation des lignes internationales, nous jugeons toutefois préférable, vu les volumineux détails que comportent les ordonnances concernant les chemins de fer des Etats-Unis, d'en dévier quelque peu dans l'adoption d'une réglementation pour le Canada, en simplifiant les méthodes de distribution des comptes à la source et en économisant un certain montant de frais d'écritures.

“Nous recommandons, en outre, que le règlement exige que les états des revenus indiquent les deux principaux facteurs de densité du trafic: nombre de tonnes de marchandises et nombre de voyageurs par mille de ligne exploité.

“Les principaux avantages résultant de l'adoption de ce règlement seraient de mettre à la disposition du Gouvernement et de la population du Canada, principalement pendant les périodes de discussion publique, une meilleure méthode de mesurer et de comparer (en dehors des frais fixes) les résultats d'exploitation des deux grandes sociétés; cette méthode dissiperait en grande partie les malentendus causés par la tentative de comparer des résultats qui ne sont pas calculés sur la même base.”

Nous tenons à indiquer clairement au Parlement, comme nous l'avons déjà déclaré à plusieurs reprises au Comité des chemins de fer, que les comptes du réseau National-Canadien sont tenus avec un haut degré d'efficacité et que notre recommandation n'a en aucune façon pour but de contester le droit du chemin de fer du Pacifique-Canadien de présenter son bilan à ses actionnaires de la manière qu'il juge à propos dans le cadre des lois actuelles du Canada sur les chemins de fer. Notre recommandation vise trois objectifs et n'a trait qu'aux points suivants:

- a) Donner au réseau National-Canadien et, par suite, au gouvernement fédéral à titre de propriétaire, particulièrement pendant les périodes de crise éco-

nomique dans le domaine des transports au Canada et au cours des investigations publiques pour trouver les moyens d'y remédier à l'avenir, l'assurance qu'une base uniforme de présentation permettra d'offrir au public une comparaison exacte entre les résultats d'exploitation (sauf les frais fixes) des deux grands chemins de fer du Canada. Depuis plusieurs années nous avons exprimé publiquement l'opinion que ce but pourra être atteint, sans porter préjudice aux intérêts en jeu, par un règlement en matière de comptabilité prescrit par un ministère du gouvernement fédéral nanti de pouvoirs et de moyens d'application semblables à ceux de l'Interstate Commerce Commission aux États-Unis.

- b) Au lieu de s'en rapporter, comme à présent dans la publication des comptes du réseau National-Canadien au Canada, à la classification de l'Interstate Commerce Commission des États-Unis, citer à l'avenir la classification du gouvernement fédéral comme autorité fondamentale de ladite comptabilité, et
- c) Mettre à la disposition du gouvernement fédéral des renseignements comptables et financiers uniformes sur les chemins de fer canadiens, établis en conformité absolue de ses propres directives, pour servir aux décisions qu'il pourra être appelé à rendre à l'avenir au sujet des taux de transport et autres questions d'intérêt public.

Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada

La constitution du trust des titres est définie ainsi à l'article 12 de la loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937, modifiée en 1945:

"Est établie une corporation dénommée "le Trust des titres des chemins de fer Nationaux du Canada", ci-après appelée le "Trust des titres". Elle se compose de cinq régisseurs qui sont les personnes remplissant alors, respectivement, les fonctions de sous-ministre des Finances, sous-ministre des Transports et sous-ministre de la Justice, ainsi que deux fonctionnaires des chemins de fer Nationaux qui peuvent être nommés à l'occasion par une résolution du Conseil d'administration des chemins de fer Nationaux. Les régisseurs exercent leurs fonctions sans rémunération".

La fonction principale du trust des titres, ainsi que le prévoit l'article 13 de la loi sur la revision du capital, est de maintenir en vigueur la dette des sociétés (contractée autrefois envers le gouvernement fédéral, mais maintenant envers le trust des titres) et les valeurs remises en nantissement à cet égard, en vue de sauvegarder les droits de préférence du Dominion dans le cas de certaines valeurs non garanties et d'actions de filiales détenues par le public. Cette fonction du trust diminue d'importance à mesure que les valeurs non garanties sont remboursées et que s'effectue la liquidation des filiales qui les avaient émises.

Outre notre certificat de vérification qui accompagne les comptes publiés par le trust des titres, nous offrons les commentaires suivants sur le bilan:

Le trust des titres, conformément aux dispositions de l'article 22 de la loi sur la revision du capital, a été traité comme élément constitutif du réseau National-Canadien. L'article 23 contient toutefois une disposition portant que les régisseurs doivent soumettre un rapport annuel au Parlement et que le bilan doit en être établi séparément de celui du réseau. La loi décrète, en outre, que le rapport des régisseurs doit indiquer les transactions du trust au cours de chaque exercice, lesquelles transactions comprennent le changement net apporté dans la valeur comptable de son capital social par les comptes du chemin de fer et, avec le consentement du gouverneur en conseil, la libération de dettes ou de titres en nantissement appartenant au trust.

CANADIAN NATIONAL (WEST INDIES) STEAMSHIPS, LIMITED

Le 15 mars 1947

L'honorable ministre des Transports,
Ottawa, Canada.

Monsieur le ministre,

Suivant vos instructions, nous avons vérifié les comptes des Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1946 et nous avons l'honneur de soumettre, par votre entremise, notre rapport au Parlement.

Les comptes de cette société et de ses filiales ne sont pas fusionnés avec ceux du réseau National-Canadien, attendu que toutes les actions de la société mère appartiennent à l'État.

Notre certificat de vérification accompagne les comptes publiés par la société; nous offrons, en outre, les commentaires suivants sur l'état des revenus, le compte de profits et pertes et le bilan pour l'ensemble des sociétés:

Etat des revenus de l'ensemble des sociétés

L'excédent de \$1,302,000 pour l'exercice 1946 se décompose comme suit:

Excédent après avoir fait la part des frais généraux d'exploitation, mais avant déduction de l'intérêt et de la dépréciation.....	\$2,186,000
Moins l'intérêt.....	596,000
	<hr/>
Excédent avant déduction de la dépréciation.....	\$1,590,000
Moins la dépréciation.....	288,000
	<hr/>
Excédent.....	<u>\$1,302,000</u>

Les frais généraux d'exploitation, représentés surtout par les salaires et les matériaux, comprennent les comptes ci-dessous qui offrent peut-être un certain intérêt:

- a) Somme allouée en vue de couvrir les frais estimatifs actuels nécessaires, en sus du coût à assumer par le gouvernement fédéral, à la transformation et à la remise en état du *Lady Nelson* et du *Lady Rodney*;
- b) Frais d'administration par les chemins de fer Nationaux du Canada;
- c) Versements à l'égard de pension à la compagnie de chemin de fer National-Canadien à titre de garante du contrat de pension;
- d) Primes d'assurance sur risques assurés à la fois par la caisse d'assurance et des sociétés extérieures; et
- e) Impôts généraux ayant trait principalement à l'assurance-chômage du Dominion et aux taxes municipales.

L'intérêt sur la dette consolidée est de 5 p. 100 et l'intérêt sur les avances de l'État destinées à combler les déficits, de 2.5 p. 100, soit un taux moyen de 4.12 p. 100 en fin d'exercice.

Il est tenu compte de la dépréciation à l'égard de tous les navires, au taux uniforme de 5 p. 100 pour l'exercice.

Nous avons reçu les certificats habituels de la part des fonctionnaires compétents des Canadian National Steamships, Limited, au sujet de l'entretien courant et des retraits d'immobilisations.

L'excédent pour l'année accuse une augmentation de \$186,000 sur 1945. La somme affectée en 1946 à la transformation et à la remise en état de deux navires de la classe des *Lady* explique dans une large mesure le rendement assez faible réalisé de l'augmentation des recettes d'exploitation.

Compte de profits et pertes de l'ensemble des sociétés

Le déficit a diminué de \$1,302,000 au cours de l'exercice, grâce à l'excédent de 1946.

Bilan d'ensemble

Les immobilisations en navires sont portées au prix général de revient. Au cours de l'exercice, les additions et améliorations, moins les ventes, se chiffrent par \$1,129,000; la principale dépense a porté sur l'achat d'un navire à propulsion par Diesel et de deux du type "Park".

La réserve pour dépréciation s'applique à la période depuis le début de l'exploitation en 1929 jusqu'en 1946. La réserve a diminué de \$253,000 au cours de l'exercice, compte tenu des frais occasionnés par la vente de trois anciens navires.

Les caisses d'assurance et de remplacement, s'élevant au total à \$6,774,000, consistent principalement en obligations du Dominion, ainsi qu'en espèces et diverses disponibilités. Le cours des valeurs en portefeuille à la fin de l'année excédait la valeur comptable basée sur le prix de revient.

La caisse de remplacement a diminué de \$1,304,000 au cours de l'exercice. L'emploi des avoirs de cette caisse à l'achat de trois nouveaux navires en 1946 et à des dépôts de 10 p. 100 sur trois autres navires à livrer en 1947 ont contribué pour beaucoup à cette diminution.

En ce qui concerne le fonds d'assurance, nous tenons à faire remarquer que les navires de la classe des *Lady* en voie de transformation et de remise en état, ainsi que les navires à propulsion par Diesel récemment acquis, sont actuellement assurés dans des compagnies extérieures. Dans le cas où toute l'assurance d'un de ces navires serait prochainement transférée à la caisse, il est douteux que les disponibilités de celle-ci soient actuellement suffisantes. La caisse a augmenté de \$77,000 au cours de l'exercice.

Les comptes à recevoir et à payer de toutes les catégories ont fait l'objet de preuves de notre part par le moyen des registres auxiliaires et de contrôle, des opérations au comptant et autres, après la fin de l'année, des dossiers des services et des pièces justificatives en général, mais nous n'avons pas vérifié ces comptes au moyen de communications directes avec les débiteurs et les créanciers.

Le montant à acquitter à même la caisse de remplacement des navires représente les paiements comptant effectués à même les espèces liquides en 1946 relativement à l'achat des navires, sous réserve de remboursement à même la caisse en 1947.

Le rapport entre les disponibilités et les exigibilités est de 2 à 1. À cet égard, il faut mentionner qu'une somme de \$1,105,000 a été payée au comptant au Dominion du Canada en réduction des avances consenties pendant la première partie de 1947. Les modalités d'application du fonds de roulement des Canadian National Steamships, Limited, sont réglées, en principe, par le dépôt des fonds liquides provenant de la dépréciation et des revenus à la caisse de remplacement des navires et par l'affectation, en temps utile, des soldes d'excédent liquides à la réduction des avances du Dominion du Canada, tandis que les besoins de fonds pour les immobilisations sont couramment financés à même la caisse de remplacement.

L'escompte sur le capital social représente une valeur comptable intangible fixée au moment de la constitution en corporation pour contre-balancer la valeur au pair des actions émises sans paiement en espèces ou rémunération équivalente

Le capital social, la dette consolidée et les avances du Dominion du Canada n'ont subi aucun changement au cours de l'exercice. À la fin de l'exercice, le compte du Dominion du Canada représente seulement les avances pour combler les déficits, vu que toutes les avances au compte d'immobilisations ont déjà été remboursées à l'Etat.

Les crédits non réglés se composent en grande partie de comptes d'ordre portant sur des voyages non encore terminés.

La réserve pour assurance, qui comprend le montant mis de côté pour les règlements en suspens à la date du bilan, a augmenté de \$77,000 au cours de l'exercice.

Les profits et pertes s'appliquent à la période depuis le début de l'exploitation en 1929 jusqu'à 1946. Au sujet du déficit, il convient de faire de nouveau observer au Parlement que l'intérêt sur les avances pour déficits a été débité pour toute la période.

À part les engagements visant l'achat de nouveaux navires et de matériaux pour l'exploitation en général, les importants passifs éventuels de la société ont trait aux plans de pension. En ce qui concerne les plans de pension, nous ferons remarquer qu'il existe, par l'entremise du National-Canadien à titre de garant du contrat de pension, une réserve à l'égard du capital approximatif des pensions en vigueur en vertu du plan de 1935, mais non à l'égard de celles qui sont conditionnellement prévues. Sous ce rapport, il faut tenir compte que les frais d'exploitation de la société sont débités des versements pour pensions au National-Canadien. Les contributions des employés de la société en activité de service sont placées par l'intermédiaire du fonds de pension en fiducie administré séparément sous le régime du plan du National-Canadien de 1935.

En ce qui concerne les devises étrangères, les comptes du bilan des Canadian National Steamships, Limited, sont tenus en monnaie canadienne convertie généralement au pair du change.

La preuve de vérification des Canadian National Steamships, Limited, pour l'exercice 1946 porte sur les mêmes éléments que celle qui a été pratiquée à l'égard du réseau National-Canadien, détaillée plus haut dans le présent rapport.

M. Matthews est maintenant parmi nous. Y a-t-il des questions que vous désirez lui poser au sujet du rapport des vérificateurs du réseau National-Canadien?

L'hon. M. CHEVRIER: Je pourrais peut-être débiter. Avez-vous modifié en quelque manière les vœux que vous aviez formulés dans votre rapport de l'an dernier?

M. O. A. MATTHEWS (Geo. A. Touche & Co., vérificateurs): Nous n'invoquons aucun nouveau principe.

M. JACKMAN: J'aimerais connaître l'avis de M. Vaughan en ce qui concerne l'adoption d'un système de comptabilité uniforme, comme celui de l'Interstate Commerce Commission, en vertu d'une ordonnance de la Commission des transports.

M. VAUGHAN: Nous croyons que ce projet serait très difficile à réaliser, car rien ne peut contraindre le Pacifique-Canadien à adopter un système de comptabilité uniforme, particulièrement en ce qui concerne ses lignes situées aux Etats-Unis.

M. JACKMAN: L'I.C.C. le contraint d'adopter un système de comptabilité uniforme aux Etats-Unis, n'est-ce pas?

M. VAUGHAN: En effet, mais il ne s'ensuit pas qu'on donnerait les mêmes directives au Canada.

M. JACKMAN: Notre Commission des transports n'a-t-elle pas le pouvoir non seulement d'autoriser la manière dont les comptes doivent être tenus, mais également le pouvoir d'insister sur la méthode à adopter?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne le crois pas. L'autorité dont jouit la Commission des transports lui est conférée par la loi des chemins de fer. Je ne crois pas que la loi des chemins de fer lui permette d'imposer des méthodes uniformes de comptabilité. M. Matthews est peut-être mieux renseigné que moi sur ce point.

M. MATTHEWS: De nouvelles mesures législatives s'imposeraient, à mon sens, si l'on devait donner suite à une telle recommandation.

M. HAZEN: Serait-ce une mesure tendant à contraindre le Pacifique-Canadien à adopter une autre méthode, ou bien comment pourrions-nous y parvenir?

M. MATTHEWS: Tout se ramènerait à l'adoption, par un service administratif semblable à celui de l'Interstate Commerce Commission aux Etats-Unis, d'une réglementation comptable obligatoire. Bien que l'on ait reconnu dès 1934, alors que le Parlement a été saisi de la question pour la première fois, que les opinions sont fort partagées à cet égard, nous n'avons modifié en rien notre manière de voir

au cours des années. Etant donné que d'après notre mandat nous devons attirer l'attention du Parlement sur les questions de ce genre, nous croyons que, si nous nous reportons aux années 30, si nous nous rappelons le débat public qui eut lieu au pays, tout en tenant compte du niveau des salaires et des prix des matériaux au Canada et de leurs répercussions naturelles sur les recettes dont les chemins de fer ont généralement besoin, le propriétaire qui nous embauche serait en meilleure posture de régler les questions contentieuses qui pourraient surgir à l'avenir, s'il pouvait, comme l'Interstate Commerce Commission aux Etats-Unis, se servir comme point de départ, d'une documentation qu'il aurait lui-même présentée.

Nous avons déclaré dans ce rapport, comme nous l'avions déjà fait dans le passé, que la comptabilité du réseau national est établie avec une rigoureuse précision. Celle du Pacifique-Canadien, d'autre part, est établie en conformité des propres normes de cette société. Elle est naturellement libre d'agir comme il lui plaît; pour ce qui nous concerne, cependant, nous nous préoccupons seulement de la nécessité éventuelle pour le pays d'avoir, à l'égard de ses transports, une documentation uniforme qui corresponde, compte tenu des exigences imposées par le gouvernement, à celle que prescrit le gouvernement des Etats-Unis pour les chemins de fer américains.

M. HAZEN: Les chemins de fer Nationaux du Canada emploient-ils la même méthode que celle que prescrit l'Interstate Commerce Commission?

M. MATTHEWS: Oui en très grande partie; mais dans les conditions actuelles nous devons admettre certaines exceptions. Par exemple, en ce qui touche la dépréciation des propriétés immobilières. Bien entendu, les lignes américaines en tiennent aussi compte. Mais c'est là une des exceptions en question. Nous nous sommes occupés de cette question dès 1934. Tout en admettant qu'il ait place pour divers avis à cet égard, nous tenons cependant à vous saisir encore une fois de cette question. Nous estimons que les chemins de fer Nationaux du Canada subissent certains désavantages inhérents à la structure dont ils ont hérité. Etant donné la participation importante du gouvernement canadien dans l'entreprise, adviene une période de crise, nous persistons à croire qu'il est de notre devoir de vous signaler tout facteur jouant au désavantage du réseau national par rapport à toute autre entreprise ferroviaire. Nous ne pouvons naturellement pas exiger que d'autres pensent comme nous.

M. LOCKHART: Puis-je demander si l'on s'en tient strictement à un système uniforme aux Etats-Unis?

M. MATTHEWS: Oui.

M. LOCKHART: Très strictement?

M. MATTHEWS: Oui.

M. LOCKHART: Une autre question: il s'agit des pertes imputables à la caisse d'assurance. Le chiffre de telles pertes doit être inscrit quel que part, je suppose?

M. MATTHEWS: Il n'est pas considérable. À peine \$40,000. Ce montant représente l'écart entre les primes perçues et les pertes attribuables aux risques couverts par la caisse d'assurance.

M. LOCKHART: Il n'est que \$40,000, dites-vous?

M. MATTHEWS: C'est exact.

L'hon. M. CHEVRIER: Au sujet de l'uniformité des méthodes de comptabilité, peut-être devrais-je ajouter à ce que je viens de dire, qu'en 1936, le ministre des chemins de fer et canaux de l'époque avait invité les deux entreprises ferroviaires à instituer un comité qui fut chargé d'établir des règles comptables uniformes. Le comité s'est effectivement réuni, mais n'a pu en arriver à une entente. La guerre est intervenue par la suite et la question est restée en plan.

M. LOCKHART: Peut-être pourrait-on la reprendre?

L'hon. M. CHEVRIER: Voilà où en sont les choses.

M. JACKMAN: Je me demande si je puis poser cette question à M. Vaughan: il y a quelques années, je crois, alors que nous comparions les opérations du National-

Canadien à celles du Pacifique-Canadien, vous paraissiez favoriser l'adoption d'un système de comptabilité uniforme, sinon celui de l'I.C.C., du moins une version légèrement modifiée de ce système. Est-ce que je me trompe, ou êtes-vous toujours du même avis?

M. VAUGHAN: Il en a été question, mais je crois que M. Cooper est mieux en mesure que je ne le suis d'éclairer le Comité sur ce point.

M. COOPER: La difficulté qui se pose pour nous est que nous exploitons un chemin de fer international. En effet, nous avons des lignes aux États-Unis et au Canada. 17 p. 100 de nos revenus proviennent de nos lignes des États-Unis. Nous y exploitons le Grand Trunk Western Railway, le Central Vermont Railway, le Duluth, Winnipeg and Pacific Railway, la ligne qui conduit à Portland, l'International Bridge Company, la St. Clair Tunnel Company, les Canadian Northern Lines qui traversent l'État de Minnesota, l'United States and Canada Railway, qui mène à Massena, le Champlain and St. Lawrence Railway qui va à Rouses Point et le Vermont and Province Line qui se rend jusqu'à Alburg Junction. Pour toutes ces lignes nous devons observer les règlements de l'Interstate Commerce Commission et nous ne tenons pas à tenir deux comptabilités différentes.

Cette difficulté serait encore accrue par le degré de différence qui existe entre les deux systèmes. Et ce serait d'ailleurs plus qu'un problème de comptabilité. Certaines de nos lignes traversent la frontière internationale. Nos chefs de section, nos préposés aux ponts et bâtiments, notre personnel des trains seraient donc concernés. S'ils étaient tenus, sur les parcours en territoire canadien, de faire leurs rapports d'après un système de comptabilité et d'après un autre, portant exactement sur les mêmes rapports en qui concerne les parcours en territoire américain, on voit sans peine, les frais que cela entraînerait.

En tout cas, nous présentons nos comptes en un bilan d'ensemble. Si nous tenions les comptes applicables à nos opérations au Canada d'une manière différente de celle qui s'applique à nos opérations aux États-Unis nous arriverions pour les fins du rapport annuel, des rapports à la direction, des rapports de vérification, au siège social, à être tenus de répéter toute une double série de comptes afin de fournir une certaine base de comparaison.

Il existe d'autres chemins de fer au Canada. Des entreprises américaines exploitent des lignes au pays, telles le Northern Pacific, le Great Northern, le Wabash, le New York Central, le Michigan Central, le Central Vermont, le Père Marquette et ainsi de suite. Ces entreprises sont tenues, bien entendu, d'établir leur comptabilité en conformité des règlements de l'Interstate Commerce Commission. Elles auraient donc à faire face aux mêmes difficultés que nous.

Il existe en outre des différences fondamentales entre la comptabilité du National-Canadien et celle du Pacifique-Canadien. Je tiens à préciser que nous ne prétendons pas que c'est nous qui avons raison et eux aient tort, ni même à insinuer que l'un est dans le vrai et l'autre dans l'erreur. Notre système de comptabilité s'inspire du principe que les sociétés qui forment le National-Canadien sont fusionnées tout comme si elles avaient fait l'objet d'une amalgamation par voie légale, ce qui fait que nous vous présentons notre bilan comme celui d'une même corporation. Bien que le réseau comprenne quatre-vingt ou quatre-vingt dix corporations, nous vous présentons nos comptes en un bilan d'ensemble, comme s'il s'agissait d'une seule corporation. Nous faisons abstraction de toutes les transactions entre les diverses sociétés.

Le Pacifique-Canadien s'inspire d'un autre principe. Notez que je ne prétends pas que notre méthode soit meilleure que la leur, car les deux sont couramment employées. La leur pourrait se définir comme celle d'une société mère ayant la haute main sur un certain nombre de filiales. Ainsi, nous traitons le Grand Trunk Western, l'une de nos filiales aux États-Unis, comme s'il faisait partie de notre réseau. Ses revenus et dépenses apparaissent à notre bilan, exactement de la même manière que celles de nos lignes canadiennes. Le Pacifique-Canadien, d'autre part, fait état de sa ligne du Sault Sainte-Marie sur la base de dividendes et, en cela, il

a tout à fait raison si c'est telle est sa politique. Je sais qu'il n'existe aucune loi à cet égard et que vous n'adopteriez jamais une loi qui prescrive au Pacifique-Canadien de présenter le rapport du conseil de direction aux actionnaires en une forme déterminée. C'est là affaire de régie interne entre la direction et les actionnaires.

Ainsi, nous traitons notre division des télégraphes comme une division du réseau. Nous faisons état des revenus et dépenses de ce service de la même manière que pour les services de messageries, de voyageurs et autres. Le Pacifique-Canadien procède différemment. Ses services télégraphiques forment une société distincte dont il fait état sous la rubrique "autres revenus". Qui peut prétendre qu'il n'ait pas raison?

M. JACKMAN: Les dispositions de la loi des compagnies jouent-elles à son égard en ce qui touche le système comptable, par exemple celles qui obligent à indiquer s'il s'agit d'un bilan consolidé ou des revenus provenant des filiales?

M. COOPER: Je le crois. Par contre le Pacifique-Canadien n'est pas tenu de déposer un bilan d'ensemble. Aux États-Unis, où les chemins de fer font l'objet d'une réglementation beaucoup plus stricte qu'au Canada, aucune disposition des règlements ne prévoit la forme que doit prendre le rapport du conseil de direction aux actionnaires, sauf qu'il doit être un état véridique des divers comptes. Si l'on songe aux entreprises du Pacifique-Canadien, services maritimes, services terrestres, et autres, on voit sans peine qu'il existe des différences de fond entre les deux grandes entreprises de transport que nous sommes. Elles sont de caractère différent. Je ne crois pas qu'il nous sera jamais possible de présenter des rapports identiques. Je conviens qu'à l'occasion, pour les fins d'une enquête portant sur un aspect précis des opérations, il devient nécessaire de présenter les rapports à peu près dans la même forme, mais il s'agit en pareil cas d'une présentation particulière répondant à un but déterminé. Comme M. Matthews a eu l'amabilité de le dire, notre comptabilité est strictement conforme aux règlements de l'Interstate Commerce Commission, sauf en ce qui a trait à la dépréciation des biens immobiliers. Nous désirons garder ce système de comptabilité.

Le ministre a fait allusion au comité créé par le très honorable C. D. Howe, en 1936. Si on veut bien me le permettre, j'aimerais citer la réponse faite par le ministre à une question qui lui avait posée M. Donnelly à la Chambre des communes :

Y a-t-il quelque espoir que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien adoptent un jour le même système de comptabilité, de manière que nous puissions établir la comparaison entre les bilans des deux réseaux?

Voici ce que le ministre a répondu :

Un comité fut institué en 1937, je crois, dans ce but précis. Il a poursuivi ses travaux pendant deux ans et présenté un rapport qui fut jugé inacceptable par les deux réseaux. Le National-Canadien exprima l'avis que, s'étant efforcé de se conformer aux méthodes comptables prescrites par l'Interstate Commerce Commission, il ne tenait pas à revenir en arrière. De son côté le Pacifique-Canadien déclara n'être pas disposé à se conformer en tous points au système de l'I.C.C. Il en est résulté un désaccord tel que le ministère abandonna le projet. Ce n'est pas une mince affaire que d'envisager ainsi à brûle-pourpoint le remaniement des méthodes comptables d'un chemin de fer, et j'ai du mal à croire que nous puissions envisager d'accomplir quelque progrès dans le moment.

Au nom du National-Canadien, je me permets d'exprimer l'espoir qu'aucune décision n'interviendra qui puisse nous empêcher de maintenir le système de comptabilité prévu par l'Interstate Commerce Commission.

M. JACKMAN: M. le président, j'ai écouté avec un vif intérêt l'intervention de M. Cooper au nom de son réseau. Son point de vue n'est guère différent de l'avis que le Parlement pourrait utilement se prévaloir de son autorité afin d'obliger les

autres sociétés ferroviaires faisant affaires au Canada à adopter les règlements de l'I.C.C. En terminant, M. Cooper a dit, en effet, qu'il espérait que rien n'interviendrait qui soit de nature à modifier la comptabilité du National-Canadien qui s'inspire, dans une large mesure, des règlements de l'I.C.C. N'est-ce pas ce que vous avez dit?

M. COOPER: Je ne crois pas que ce soit là exactement ce que proposent et recommandent les vérificateurs du gouvernement. Je crois plutôt qu'ils préconisent que nous adoptions un système différent, — identique, mais par certains aspects, différent, — c'est-à-dire un système typiquement canadien. Comme je viens de le dire, la mesure dans laquelle un tel système différerait des méthodes prescrites par l'I.C.C. serait aussi la mesure des difficultés et des frais auxquels les chemins de fer Nationaux du Canada auraient à faire face.

M. JACKMAN: Dans ce cas, peut-être devrais-je demander à M. Matthews si sa proposition est bien en tous points conforme aux règlements de l'I.C.C. applicables aux États-Unis?

M. MATTHEWS: Elle l'est. Le seul aspect de notre proposition qui diffère des règlements de l'I.C.C. est que la comptabilité canadienne ne devrait pas porter sur autant de détails concernant la comptabilité de la dépréciation des biens immobiliers, etc. Au sujet de la comptabilité applicable aux opérations ancillaires, qui sont proprement de caractère canadien en ce qui concerne l'ensemble de la comptabilité, nous n'avons cessé de préconiser l'adoption du système de l'I.C.C. La seule différence est d'en omettre une aussi grande abondance de détails. Le principe, autant que nous puissions nous en rendre compte, ne modifierait en rien la comptabilité du National-Canadien, sauf en ce qui a trait à la dépréciation des biens immobiliers.

M. JACKMAN: M. Cooper, il semble qu'il ne s'ensuive pas que votre recommandation visant l'application de ce principe soit aussi simple que nous pourrions le croire. En d'autres termes, les avis sont partagés en ce qui touche l'application du principe. Est-ce exact, M. Cooper?

M. COOPER: Si M. Matthews recommande l'adoption de la méthode de l'I.C.C. par les chemins de fer Nationaux du Canada, j'abonde en son sens.

M. JACKMAN: Il dit la recommander.

M. COOPER: Nous n'observons pas leur système de comptabilité en ce qui touche la dépréciation dont j'ai parlé, et, d'autre part, je suis tout disposé à démontrer le bien-fondé de notre méthode.

M. JACKMAN: En ce qui concerne la dépréciation?

M. COOPER: En ce qui concerne la dépréciation des biens immobiliers.

M. REID: J'aimerais poser quelques questions. Plus que quiconque, je me rends parfaitement compte de l'insuffisance de mes connaissances pour analyser de pareils rapports. La question que j'ai à l'esprit porte sur le poste b), page 4. Il est ainsi conçu:

En 1946, les profits se sont chiffrés, au total, par \$1,138,000, et les pertes, par \$1,210,000. Ce dernier chiffre comprend une perte de \$991,000 imputable aux Northern Alberta Railways, dont la moitié a été défalquée des revenus du National-Canadien et l'autre moitié de ceux du Pacifique-Canadien.

Ma question, comme celle qui suivra, vise à établir où apparaît cet actif à votre bilan, c'est-à-dire dans votre rapport annuel?

M. MATTHEWS: Au poste touchant les immobilisations dans les filiales.

M. REID: Il apparaît au rapport?

M. MATTHEWS: Oui, à la page 20 du rapport. La valeur du capital-actions des Northern Alberta Railways y est indiquée comme étant de \$312,500,000 et celle des obligations de \$15,765,000. L'immobilisation du Pacifique-Canadien est la

même, et lors de l'établissement des comptes des Northern Alberta Railways, chaque année, la perte est imputée, à parts égales, aux deux réseaux; ceci en vertu d'une entente entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. Pour ce qui concerne les chemins de fer Nationaux du Canada, leur part apparaît aux comptes de 1946.

M. REID: Une autre question: Est-il tenu compte de la somme de \$377,000 apparaissant à la deuxième partie?

M. MATTHEWS: Oui; elle fait partie des "autres immobilisations" et figure au bilan. De fait, le rapport est identique au bilan sur ce point. À la page 10, à la rubrique "autres immobilisations", vous noterez la mention "valeurs du réseau", \$80,000 et "autres immobilisations", au coût de \$916,000. Ce sont là les éléments de ce compte.

M. REID: Mon autre question vise la page 6 de votre rapport. Vous y faites une recommandation au comité, c'est-à-dire au Parlement, au sujet des frais de dépréciation accumulés. Si vous voulez bien vous reporter au troisième paragraphe vous y lirez:

En sus de ce qui précède, nous recommandons en outre que le Parlement autorise le réseau à constituer une réserve en couverture de tous les frais de dépréciation accumulés à l'égard des lignes canadiennes antérieurement à 1940, et d'établir ainsi le compte des frais de dépréciation accumulés sur une base à peu près comparable, en principe, à celle que prévoient les règlements de l'Interstate Commerce Commission.

Je désire donc savoir si, en procédant de cette manière, c'est-à-dire si on donnait suite à votre recommandation, le Parlement devrait voter un montant plus considérable? Un tel montant devrait-il être tiré du National-Canadien? Est-ce juste?

M. MATTHEWS: Non pas, M. Reid. Tel qu'il est indiqué au poste c) il ne s'agit aucunement d'une transaction en espèces. Le poste "part de propriétaire" porte cette année une somme de \$1,300,000. Il ne s'agit pas là d'espèces, du moins pas en ce qui touche une ouverture de crédit par le Parlement. Il ne sert qu'à établir la réserve pour dépréciation du National-Canadien sur une base comparable à une accumulation de frais de dépréciation au cours de plusieurs années. Il s'agit nullement d'espèces mais s'il devait être question un jour d'ouvertures de crédit à cette fin, elles seraient pratiquées par un vote du Parlement comme à l'heure actuelle. Il faudrait cependant que le Parlement autorisât l'imputation de tels frais à la part de propriétaires.

M. JACKMAN: À combien de millions cela se chiffrerait-il?

M. MATTHEWS: Je ne saurais dire.

M. VAUGHAN: C'est ce à quoi M. Cooper a fait allusion au début de ses observations.

M. JACKMAN: Cela rencontrerait-il les vues du conseil de direction?

M. VAUGHAN: À diverses reprises, nous nous sommes efforcés d'obtenir du Gouvernement l'autorisation d'imputer ce montant, ou un montant correspondant à la part de propriétaires. Après de longues discussions nous en sommes arrivés à la conclusion que mieux vaudrait demander l'imputation de cette somme d'année en année, plutôt que de la constituer en un seul montant.

M. JACKMAN: Le problème aura d'ailleurs disparu dans une dizaine d'années.

M. VAUGHAN: Peut-être.

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

M. JACKMAN: Il est en somme assez difficile pour un profane d'exprimer un avis sur une telle question. D'ailleurs, du point de vue du profane il semble que si les chemins de fer du Canada employaient un même système de comptabilité nous serions mieux placés pour établir des comparaisons entre les deux réseaux; c'est pourquoi je ne saisis pas très bien la portée de la proposition de M. Cooper. Si l'on

apportait le changement en question il serait peut-être nécessaire d'avoir trois comptabilités à l'égard des biens limitrophes.

M. VAUGHAN: Ce n'est pas exactement ce qu'il a voulu dire, je crois. Il a dit plutôt que, puisque plusieurs de nos chemins de fer sont déjà astreints à la réglementation de l'I. I. C. en matière de comptabilité, l'introduction d'un nouveau système au Canada ne saurait manquer d'entraîner une certaine confusion. M. Matthews s'est déclaré en faveur du système de comptabilité de l'I. C. C. M. Cooper, de son côté, a déclaré qu'il était aussi en faveur de la méthode prescrite par l'I. C. C., à une exception près.

M. MATTHEWS: De fait, nous avons déjà dit que la comptabilité du National-Canadien, à l'exception de la dépréciation des biens immobiliers, était déjà conforme dans l'ensemble à la réglementation de l'I. C. C. Nos recommandations visent l'adoption de la méthode prescrite par l'I. C. C. au système canadien, avec cette exception que les règlements de l'I. C. C. prévoient une abondance de détails coûteux dans certains cas, et qui ne nous paraissent pas essentiels. En ce qui concerne la possibilité d'établir des comparaisons, nous n'avons cessé de préconiser l'adoption des méthodes de l'I. C. C. depuis 1934. Qu'on me comprenne bien. L'adoption de notre proposition n'entraînerait d'autre changement un tant soit peu important dans la comptabilité du National-Canadien que l'adoption de la méthode de comptabilité de la dépréciation des biens immobiliers. En général, le système de l'I. C. C. a été déjà adopté par le National-Canadien; dans la mesure où il est en vigueur, nous n'avons sûrement pas l'intention d'en proposer quelque remaniement que ce soit. La question est beaucoup plus vaste qu'elle n'apparaît de prime abord. Autant vaut être franc. Au cours des dernières années, le Pacifique-Canadien a constitué d'énormes réserves au compte de dépréciation; à notre avis, en ce qui concerne le National-Canadien, reconnaissant que l'élément le plus important de toute comptabilité est formé des réserves, en outre, que le National-Canadien est une entreprise exploitée pour le compte de l'État, c'est le seul important réseau ferroviaire sur le continent à ne pas pratiquer la comptabilité de la dépréciation des biens immobiliers. Étant donné que le réseau est propriété d'État nous croyons qu'il serait dans l'intérêt public de placer cette entreprise sur un pied qui lui permette de faire usage de ses réserves de la même manière que tout autre chemin de fer. Rien ne sert de parler d'une comptabilité qui serait en apparence identique; si l'on songe à l'importance des réserves telles qu'on les a constituées au cours des dernières années, l'utilisation de ces réserves prend une importance primordiale.

M. REID: Supposons tout de suite que vous ayez constitué une réserve. Dans ce cas, vous n'auriez pu faire état, l'année dernière, d'un excédent de \$16,000,000. Autrement dit vous auriez tiré ce montant de l'ensemble des revenus du réseau pour le faire servir à la constitution d'une réserve du genre de celle du Pacifique-Canadien.

M. MATTHEWS: Non pas, monsieur Reid. Dans le cadre d'une comptabilité de contrôle, la constitution de réserves et leur utilisation seraient astreintes à une seule autorité.

M. REID: Vous venez de nous dire que le Pacifique-Canadien dispose d'une importante réserve et que c'était là un puissant élément de n'importe quelle société.

M. MATTHEWS: C'est juste.

M. REID: Si vous deviez en faire autant pour le National-Canadien vous n'auriez pas de surplus puisque vous l'auriez constitué en réserve.

M. MATTHEWS: Ce n'est pas tout à fait cela, monsieur Reid. Ce qui se passerait, s'il était donné suite à notre recommandation, si l'on adoptait la même méthode d'établir la dépréciation des biens immobiliers que dans le cas du matériel, point ne serait besoin d'un vote du Parlement. Cette façon de procéder aurait pour effet de placer la comptabilité dans l'avenir sur une base comparable à celle des autres chemins de fer qui possèdent des réserves. Si l'on n'a pas de réserves, les retraits

de matériel doivent être imputés aux frais d'exploitation ou au compte de profits et pertes. Je reconnais que c'est une question hautement technique.

M. REID: Permettez-moi de vous poser une autre question. Vers la page 10 du rapport, je cherche un moyen d'établir de façon plus précise la comparaison entre les deux systèmes. Si les méthodes de comptabilité étaient les mêmes dans les deux cas, le comité et le public pourraient comparer les résultats des opérations du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. CHEVRIER: Je suppose que nous pourrions convoquer des représentants du Pacifique-Canadien et leur demander de nous faire part de leur point de vue.

M. REID: Le vérificateur devait sûrement avoir quelque chose à l'esprit lorsqu'il a fait cette recommandation.

M. Mutch: Si le public pouvait se faire une idée plus nette de la question, peut-être le pourrions-nous nous aussi.

M. REID: Je présume que M. Mutch peut parler en son propre nom. Je vous ai dit que je n'étais pas non plus un expert en finances mais j'aimerais avoir une idée bien nette de la situation, vu le vœu que vous formulez à la page 10.

M. MATTHEWS: Monsieur Reid, les comptes seraient présentés absolument de la même manière et comporteraient le même genre de réserve. Si une société possède de fortes réserves et qu'un autre n'en ait pas, il en résulte, à la longue, une répercussion très marquée sur les frais d'exploitation.

M. REID: Vous désirez par là nous fournir une norme plus parfaite pour juger des frais d'exploitation respectifs, à l'exception des frais fixes . . .

M. MATTHEWS: C'est juste.

M. REID: . . . des deux principaux réseaux, il s'agit d'éviter toute confusion quant aux résultats, si on les compare d'après la même norme.

M. MATTHEWS: Exactement.

M. JACKMAN: Est-il une autre maison ou entreprise qui fasse état de la dépréciation au compte du retrait de matériel?

M. MATTHEWS: Vous voulez dire dans le commerce.

M. JACKMAN: Oui.

M. MATTHEWS: Il va sans dire que les sociétés commerciales pratiquent depuis longtemps la comptabilité de la dépréciation. Depuis des années, notre attitude touchant la dépréciation des chemins de fer est de procéder prudemment. Nous avons instauré ce système en 1934, lorsque l'I. C. C. a mis en vigueur l'ordonnance no 15,100. Cette ordonnance, retardée d'année en année, fut enfin adoptée en 1935. Mais vous constaterez que nous ne l'avons adoptée que graduellement, en nous efforçant toujours de ne pas devancer les meilleures méthodes adoptées aux États-Unis; il ne fait pas de doute, en effet, que l'Interstate Commerce Commission ait dépensé une somme considérable. Les chemins de fer américains ont consacré beaucoup d'argent à l'étude de cette question. Nous avons suivi graduellement les mesures qu'ont prises ces réseaux. Il est bel et bon de dire que les chemins de fer Nationaux du Canada ne se laisseront pas influencer par les méthodes des autres réseaux, mais tôt ou tard, on constate qu'il faut plus ou moins en arriver là. Quoi qu'il en soit, nous ne sommes ici que pour exprimer notre opinion en la matière et nous ne cherchons pas à imposer notre manière de voir.

M. REID: Puis-je poser une question. Au haut de la page 11.

M. VAUGHAN: Je crois que nous y gagnerions à entendre l'opinion de M. Cooper à cet égard.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Cooper, auriez-vous quelque chose à dire avant que M. Reid ne pose sa question?

M. COOPER: Il s'agit en particulier de la dépréciation des biens immobiliers?

M. VAUGHAN: Oui.

M. COOPER: Cette question a été étudiée au comité à maintes reprises. Notre rapport de 1942 exposait en détail notre ligne de conduite. On y lit ce qui suit: "Il est jugé désirable de mentionner que le chemin de fer a pratiqué la comptabilité de la dépréciation afin qu'il soit bien compris sur quelle base les comptes ici présentés ont été établis." L'exposé explique ensuite que les réseaux des États-Unis pratiquent la comptabilité du retrait de matériel au lieu de la comptabilité de la dépréciation, mais que ce n'était pas notre intention de l'appliquer aux lignes canadiennes, en ce moment. Voici certaines raisons qui motivent notre ligne de conduite. Les réseaux américains ont adopté la comptabilité de la dépréciation des biens immobiliers le 1er janvier 1943, c'est-à-dire il y a seulement 4 ans. Avant cela, ils s'y étaient toujours opposés. À mon sens, ils modifièrent leur attitude en 1943, à cause des impôts. Cette année-là, ils étaient sujets à un accroissement très prononcé de l'impôt sur le revenu et des taxes sur les surplus de bénéfices. Je crois que ce fut le motif du changement. Ce n'était pas un changement dicté par la logique mais plutôt par opportunisme et par leur situation à l'égard des impôts. Les chemins de fer Nationaux du Canada n'ont point de problème fiscal au Canada. En conséquence, les motifs qui ont porté les chemins de fer des États-Unis à opérer le changement en question ne s'appliquent pas au National-Canadien. Avant d'adopter la comptabilité de la dépréciation, les réseaux américains durent se soumettre à un inventaire de leurs biens. Cette estimation des réseaux par le gouvernement fédéral avait, à la fin de juin 1937, coûté \$50,657,000 à l'Interstate Commerce Commission et \$153,284,000 aux réseaux de 1re classe, soit une moyenne d'environ \$830 par mille de ligne. Or, notre réseau compte 24,000 milles de route ferroviaire au pays. Nous ne possédons pas d'estimation du même genre à l'égard du National-Canadien. Nous n'avons pas les techniciens qu'il faudrait pour accomplir le travail et nous ne nous sommes pas disposés à dépenser la somme nécessaire à cette fin.

Lorsqu'il est question de chemin de fer, on songe tout d'abord aux rails, aux traverses, à l'empierrement, et à tous les autres éléments qui, dans l'ensemble, forment la structure ferroviaire. Vu que tous les éléments en question sont sujets à dépréciation, on pourrait supposer qu'une méthode de calcul de la dépréciation comprendrait la structure ferroviaire. Or, il n'en est rien.

M. JACKMAN: Selon les normes de l'I. C. C.?

M. COOPER: Les réseaux américains ne sont pas tenus de faire le calcul de la dépréciation de la structure ferroviaire, en raison des difficultés d'ordre pratique que cela entraîne. Néanmoins, cet aveu me semble contredire la thèse qui veut que la comptabilité du retrait de matériel soit défectueuse et que pour établir une comptabilité de tout repos, il faille recourir au calcul de la dépréciation.

M. JACKMAN: Que diriez-vous si je vous faisais observer que lorsqu'on est dans le commerce des chemins de fer, il faut tenir la voie en bon état, qu'autrement on risque continuellement des accidents? Il faut qu'elle soit pour ainsi dire parfaite.

M. COOPER: On peut en dire autant de tout notre matériel. Je pourrais peut-être continuer. Nous discuterons la chose plus tard.

M. JACKMAN: Très bien.

M. COOPER: J'estime que toute méthode de comptabilité doit se fonder sur le caractère physique et la nature des opérations de l'entreprise, de même que sur ses relations commerciales et financières. J'estime, pour ma part, que vu l'étendue de notre matériel, ses éléments constitutifs, les dates diverses de sa mise en service et sa durée d'utilisation variable, nous pouvons, en le réparant, en le renouvelant et en le remplaçant, le maintenir en bon état de fonctionnement au moyen d'imputations sur les frais d'exploitation apparaissant au bilan de l'année.

Nous n'avons point d'actionnaires étrangers. La question des dividendes ne se pose pas. Le financement du chemin de fer n'est pas fonction de son bilan. Il appartiendrait au gouvernement de décider si, en plus de pourvoir à nos autres besoins, il consentirait à nous avancer une somme telle qu'une imputation théorique au compte de dépréciation pourrait dépasser les frais réels d'entretien.

Je désire ajouter, parce que nous pouvons paraître illogiques dans notre refus d'introduire la comptabilité de la dépréciation des biens immobiliers, alors qu'en 1940 nous l'avons établi à l'égard du matériel roulant, que, par rapport aux biens immobiliers qui, en général, peuvent être conservés en bon état par le renouvellement ou le remplacement de leurs éléments constitutifs, le matériel roulant a une durée déterminée. Devenu désuet, il ne peut être remis en état suffisamment pour être utilisable. Il faut inévitablement le retirer du service.

J'ai dit qu'avant 1943, les réseaux des États-Unis avaient toujours refusé d'établir la comptabilité de la dépréciation des biens immobiliers. La citation qui va suivre et que j'ai tirée d'un rapport sur l'estimation des réseaux par le gouvernement fédéral, représente bien, dit-on, l'attitude des chemins de fer :

Les réseaux protestent contre les principes, les méthodes et les règlements régissant le calcul des frais de remplacement moins la dépréciation. Ils protestent aussi contre les résultats de leur application. Ils soutiennent que les sommes vérifiées et déduites à titre de dépréciation ne sont que des estimations hypothétiques portant sur les frais d'exploitation à venir et ne constituent nullement une véritable dépréciation. Ils soutiennent, en outre, que la durée d'utilisation de leur matériel est continue et indéterminée et que jamais aucune partie connue ou vérifiable de cette durée d'utilisation n'a expiré. En d'autres termes, ils prétendent qu'il n'y a pas de dépréciation lorsque les biens ferroviaires sont entretenus comme il convient.

Je l'ai dit, telle était l'attitude des chemins de fer des États-Unis jusqu'en 1943. Or, ils la modifièrent pour des motifs qui leur sont particuliers.

M. JACKMAN: Quelle est la date du rapport en question?

M. COOPER: Le rapport a été fait en 1939 et son auteur est un ingénieur qui fut président de l'American Railway Engineering Association.

M. JACKMAN: Par qui la brochure a-t-elle été publiée? Par l'Association?

(M. Cooper passe la brochure à M. Jackman.)

M. COOPER: C'est là un document plus ou moins personnel; son auteur fait autorité. Je ne le cite pas mais je tire de la brochure le passage où il prétend expliquer l'attitude des chemins de fer américains à l'égard de la dépréciation des biens immobiliers des réseaux ferroviaires.

J'estime qu'au National-Canadien, nous pouvons pourvoir à l'entretien de nos biens immobiliers, d'année en année, au moyen d'imputations sur les frais d'exploitation. Je crois que nous y arrivons. Je ne vois pas à quoi il servirait d'ajouter une imputation plus ou moins théorique au compte de dépréciation. Je ne nie pas que dans maintes entreprises le calcul de la dépréciation ne soit nécessaire en comptabilité. C'est le cas d'une industrie ou même d'un nouveau chemin de fer. Il serait insensé de nier la valeur de la comptabilité de la dépréciation, mais lorsqu'il s'agit d'un réseau comme celui-ci, appartenant à l'État, construit au cours d'une période de 100 ans, possédant 24,000 milles de lignes et tous les éléments que cela comporte, il nous est possible de pourvoir à l'entretien de ces biens d'année en année, au moyen d'imputations sur les frais d'exploitation, et de tenir nos comptes, autant que possible, au comptant plutôt que suivant les estimations de comptables. Je crois que notre méthode est de tout repos.

M. JACKMAN: Je vois que l'auteur de la brochure est M. Edwin F. Wendt, ingénieur conseil de Pittsburgh (Pennsylvanie) et ancien président de l'American Railway Engineers' Association. C'est là une association d'ingénieurs de chemins de fer?

M. COOPER: L'American Railway Engineering Association est une filiale de l'Association of American Railroads. Nous sommes membres de cette association.

M. JACKMAN: Il ne s'agit pas d'un article qui exprime le point de vue des ingénieurs?

M. COOPER: Non, monsieur. Je signale de nouveau que ce n'est pas une expression de ses opinions personnelles mais un extrait du rapport de l'United States Bureau of Valuation. Le rapport en question est censé résumer ou représenter les vues des réseaux américains touchant la comptabilité dite de la dépréciation.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous avez entendu le vérificateur. Quel est votre avis? Pouvons-nous adopter le rapport des vérificateurs, sauf la partie qui a trait aux Lignes aériennes Trans-Canada?

M. REID: Pardon, monsieur le président, j'avais une question à poser.

Le PRÉSIDENT: En effet, monsieur Reid. Je regrette l'avoir oublié.

M. REID: Reportons-nous à la page 11 de votre rapport, monsieur Matthews. En premier lieu, je présume que le mot "Dominion" signifie le gouvernement fédéral; "mettre à la disposition du Dominion une documentation comptable uniforme . . ." Je suppose que vous voulez dire le gouvernement fédéral agissant pour le compte de la population canadienne, comme propriétaire du réseau National-Canadien.

M. MATTHEWS: Le gouvernement fédéral agissant à titre d'organisme de surveillance ou de corps législatif du pays, tout comme l'Interstate Commerce Commission aux États-Unis.

M. REID: Vous dites: ". . . aux décisions qu'il pourra être appelé à rendre à l'avenir au sujet des taux de transport et autres questions d'intérêt public au Canada." Je ne crois pas que le gouvernement prenne sur lui de fixer les taux.

M. MATTHEWS: Monsieur Reid, nous voulons dire que le gouvernement est en présence d'un problème de transport, tout comme par le passé. Le niveau des salaires et le coût des matériaux étant plus élevés, il est plus que probable que les entreprises de transport auront à affronter une période difficile au Canada. Naturellement, il leur faudra, dans ces circonstances, une augmentation quelconque de revenus. La source à laquelle les chemins de fer du pays devront alors s'adresser est le gouvernement fédéral ou quelque ministère du gouvernement fédéral.

M. REID: Oui et non.

M. MATTHEWS: Mais le gouvernement fédéral détient l'autorité en la matière. Or, aux États-Unis, s'il surgit une question de taux de transport, l'Interstate Commerce Commission aura déjà en sa possession une série de bilans dont elle a antérieurement fixé les modalités. De la sorte, le gouvernement fédéral a un nouveau motif, en plus des raisons que nous avons mentionnées antérieurement, d'avoir à sa disposition une méthode uniforme de comptabilité en ce qui touche les chemins de fer canadiens.

M. REID: Est-il juste d'en déduire qu'en raison de la méthode employée par le Pacifique-Canadien, par exemple, il vous serait beaucoup plus facile et plus simple de modifier et de recommander des taux de transport dans le cas de cette société qu'il ne le serait dans le cas du National-Canadien, selon la présente méthode de comptabilité de ce dernier réseau?

M. MATTHEWS: Nous ne songeons à rien de particulier dans le moment, monsieur Reid, mais ce que vous dites est juste. Il est vrai de dire que si, à l'avenir, le Gouvernement avait sous les yeux, lorsqu'il étudie les problèmes du transport, une documentation uniforme, établie selon ses propres directives, et que s'il lui fallait régler, comme l'Interstate Commerce Commission, une question ferroviaire, il posséderait un bon point de départ et serait en mesure de faire un examen approfondi, ce qui serait impossible s'il devait consacrer un temps considérable à scruter les bilans, à chercher le sens des données et à en extraire la substance.

Je termine en disant que, pour notre part, nous avons conseillé l'établissement de la classification de l'Interstate Commerce Commission, sous la surveillance du gouvernement. Quant aux chiffres que fournit M. Cooper sur l'argent dépensé aux États-Unis par l'Interstate Commerce Commission et les chemins de fer américains, j'ai déjà dit que notre proposition ne s'applique qu'aux biens immobiliers de pre-

mière importance. Nous songeons aux hôtels, aux ponts de grandes dimensions, ainsi qu'aux importantes gares terminus et autres, car le retrait de l'un ou l'autre en une année ou deux donnerait une fausse idée des résultats de l'exploitation de ces années-là. Nous ne formulons certainement aucun vœu tendant à l'établissement d'un organisme semblable à celui qu'ont mis sur pied l'Interstate Commerce Commission et les chemins de fer américains il y a quelques années. Il est donc évident que M. Cooper et nous-mêmes ne partageons pas le même avis à cet égard. Toutefois, nous sommes disposés à collaborer.

M. JACKMAN: Ne vous faudrait-il pas, M. Matthews, établir une valeur de base pour tout le matériel, sauf les voies?

M. MATTHEWS: L'Interstate Commerce Commission n'a jamais tenu compte des voies dans le calcul de la dépréciation.

M. JACKMAN: Il faut cependant établir une valeur de base?

M. MATTHEWS: Pas pour les voies.

M. JACKMAN: Mais pour tout le reste du matériel.

M. MATTHEWS: En ce qui concerne les immeubles et les ponts, oui. Il faudrait en établir le coût.

M. JACKMAN: En somme, malgré les valeurs établies par l'I.C.C. au chapitre de la dépréciation, il faut toutefois y consacrer du temps et de l'argent. M. Cooper a dit qu'on avait omis les voies. S'ils ont consacré tant de temps et d'argent afin d'établir une valeur initiale au chapitre de la dépréciation, pourquoi n'en ferions-nous pas autant?

M. MATTHEWS: Il y a à cela deux motifs. L'ordonnance émise en 1928 par l'Interstate Commerce Commission prévoyait la comptabilité de dépréciation même à l'égard des voies; il en fut ainsi pendant plusieurs années. Ce n'est qu'en 1935 qu'on a décidé que les voies n'étaient pas sujettes à dépréciation; le reste du matériel y fut assujéti.

M. JACKMAN: En d'autres termes, en supprimant les voies, la tâche devient plus facile.

M. MATTHEWS: On ne tient compte que du matériel le plus important. Nous nous sommes bornés à formuler une telle recommandation.

M. JACKMAN: Monsieur le président, bien que nous ne puissions prendre une décision ni faire valoir, au cours de cette séance, tous les motifs pour et contre cette proposition, je crois que la comptabilité de la dépréciation présente maints avantages par rapport à la comptabilité des retraits. Les chemins de fer de Grande-Bretagne utilisent-ils encore la comptabilité des retraits? Il s'agit d'une pratique émanant du Royaume-Uni, n'est-ce pas?

M. COOPER: Si je ne m'abuse, la méthode de comptabilité de la dépréciation n'y est pas obligatoire. On s'en tient à la méthode dite des "réserves de remplacement". Lorsque j'étais au service de la division du génie d'un chemin de fer britannique, nous avions un fonds de renouvellement.

M. JACKMAN: Chaque année.

M. COOPER: Ainsi qu'un fonds de remplacement. Les administrateurs votaient une certaine somme qu'on versait au fonds de remplacement, selon les besoins. Lorsqu'il s'agissait d'un retrait important, on en imputait le coût à la réserve.

M. JACKMAN: À la réserve de remplacement?

M. COOPER: Oui.

M. JACKMAN: Nous ne sommes pas en mesure de dire si le montant affecté à cette fin l'an dernier ou en ces dernières années, par voie de retraits, était supérieur ou inférieur à celui qu'on verserait à la réserve de dépréciation si nous nous en tenions à cette méthode.

M. COOPER: Pour le National-Canadien?

M. JACKMAN: Oui.

M. COOPER: À mon sens, il était inférieur.

M. JACKMAN: Actuellement?

M. COOPER: Oui, monsieur. Il faut, bien entendu, tenir compte des difficultés qu'on éprouve à obtenir des hommes et des matériaux pour effectuer les remplacements. Nous avons gardé en service tout le matériel roulant qui était encore utilisable; de même nous n'avons pas démolì de bâtiments qui pouvaient encore servir.

M. JACKMAN: Seriez-vous du même avis s'il s'agissait d'inclure la réserve destinée à l'entretien différé?

M. COOPER: Non pas durant les hostilités; toutefois, en 1946, nous n'avons imputé aucune dépense au chapitre de l'entretien différé. J'avoue en toute franchise qu'en général les dépenses imputées sont moins considérables avec la méthode de la comptabilité des retraits qu'avec celle de la comptabilité de la dépréciation. Je crois qu'en vertu de cette dernière méthode, on pourrait accumuler avec les années une réserve qui ferait bonne figure dans un bilan; toutefois, cela ne présenterait guère d'avantage dans notre cas. En ce qui concerne les sociétés ordinaires, une telle réserve constitue un élément important au point de vue fiscal. Je ne crois pas qu'on puisse dissocier la comptabilité de la dépréciation du fisc; quoi qu'il en soit, nous ne sommes pas assujettis à l'impôt sur le revenu.

M. JACKMAN: Si, en vertu du système de comptabilité des retraits, les sommes prévues pour la dépréciation sont inférieures à celles que comporterait la méthode de comptabilité de la dépréciation, ne croyez-vous pas qu'on éprouvera un jour des difficultés?

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

M. JACKMAN: À mon sens, l'établissement d'une méthode uniforme de comptabilité et de dépréciation faciliterait grandement la besogne de la Commission des transports lorsqu'elle est chargée, comme à l'heure actuelle, de se prononcer sur le relèvement des taux de transport, cause qui exige les services de plusieurs conseillers juridiques hautement rémunérés.

M. COOPER: Il me semble à cet égard que l'une des difficultés rencontrées provient du fait que les comptes du National-Canadien ont trait à tout le réseau. Nos chiffres comprennent tous ceux afférents à l'exploitation de nos lignes des États-Unis. La question dont la Commission des transports est maintenant saisie porte sur l'état de choses existant au Canada; peut-être préférerait-elle qu'on lui soumit les comptes du chemin de fer visant l'exploitation des lignes situées au Canada seulement. En d'autres termes, elle préfère peut-être, pour les fins de l'enquête sur les taux de transport, la méthode de comptabilité du Pacifique-Canadien, pour ce qui est des taux et des frais au Canada.

M. JACKMAN: Bien entendu, quelle que soit la méthode, il y aurait lieu de dissocier les biens situés aux États-Unis de ceux qui sont situés au Canada, ainsi que les résultats respectifs de l'exploitation, pour les fins de l'enquête sur les taux de transport.

M. McCULLOCH: Je propose l'adoption du rapport.

M. HATFIELD: J'appuie la motion.

M. LOCKHART: Avant l'adoption du rapport, étant donné la discussion qui a eu lieu et les vœux précis que renferme le rapport des vérificateurs, le ministre voudrait-il nous faire part de ses projets? Nous bornerons-nous à adopter d'emblée le rapport puis à la reléguer aux oubliettes jusqu'à l'an prochain, ou bien le ministre entend-il y donner suite?

L'hon. M. CHEVRIER: J'ignore si vous étiez ici lorsque j'ai fait mention des observations formulées par mon prédécesseur, le très honorable M. Howe, lorsqu'il a institué un comité chargé d'examiner la question d'adopter un système uniforme de comptabilité.

M. LOCKHART: On n'en a rien fait.

L'hon. M. CHEVRIER: Le comité a accompli beaucoup de besogne mais il n'a pu s'entendre.

M. LOCKHART: Il n'a rien fait.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous nous trouvons dans la même situation: le vérificateur formule un vœu auquel le chemin de fer s'oppose. Puisqu'il en est ainsi . . .

M. LOCKHART: . . . Alors?

L'hon. M. CHEVRIER: Un instant. Vous m'avez prié de formuler une déclaration. Puisqu'il en est ainsi, dis-je, il convient peut-être que le Gouvernement prenne une décision. Il me faudrait d'abord obtenir l'avis du ministre des Finances, puisque le financement des chemins de fer Nationaux du Canada est de sa compétence. S'il est favorable au rapport, il me faudrait ensuite consulter mes collègues; sinon, le rapport aurait le même sort que celui de toute autre société. Les vérificateurs présentent certains vœux; on donne suite à quelques-uns tandis que les autres restent en suspens.

M. JACKMAN: Lorsque l'I.C.C. a établi la valeur du chemin de fer, s'est-elle fondée sur le prix de revient ou le coût moins la dépréciation?

M. MATTHEWS: Elle a utilisé autant que possible les chiffres du prix de revient fondés sur le coût primitif. Mais en réalité elle a remonté jusqu'à 1917, si j'ai bonne mémoire. Afin de déterminer l'évaluation et fixer les valeurs, elle utilise autant que possible le coût primitif.

M. JACKMAN: Moins la dépréciation?

M. MATTHEWS: Oui.

M. JACKMAN: Si j'ai bien compris, le Pacifique-Canadien suit la méthode de la comptabilité de la dépréciation depuis plusieurs années.

M. MATTHEWS: Le bilan indique qu'à la fin de 1946 la réserve pour fins de dépréciation s'établissait à 302 millions. Bien entendu, le chemin de fer a accumulé cette réserve en quelques années au moyen de crédits, et ainsi de suite. Le Pacifique-Canadien, dont les ressources s'établissent à \$1,200,000,000, possède une réserve pour fins de dépréciation dépassant 300 millions. Comme on le sait, ces réserves n'existaient pas il y a quelques années.

M. REID: Les réserves sont-elles en espèces?

M. MATTHEWS: Non, il s'agit d'une revision des ses crédits excédentaires et autres sommes qu'il était autorisé à effectuer par le passé; quoi qu'il en soit, le National-Canadien ne peut actuellement prévoir une telle réserve.

M. JACKMAN: Vous souvenez-vous en quelle année le transfert a été effectué?

M. MATTHEWS: Oui, vers 1940 ou 1942, il n'y a pas longtemps.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, on a proposé l'adoption du rapport, sauf le chapitre visant les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. JACKMAN: Puis-je poser une question?

M. LOCKHART: Rien ne sert de se répéter: j'ai confiance au ministre et je sais qu'il donnera suite au rapport. Toutefois, avant de l'adopter, — et nous ne pouvons faire autrement, j'imagine, — je tiens à signaler qu'il me semble plutôt oiseux de nous réunir tous les ans et de ressasser les mêmes arguments. Je fais partie du comité depuis assez longtemps et j'engage le ministre, qui est doué d'un esprit fertile, à nous présenter un programme pratique afin d'éviter les difficultés à l'avenir.

M. JACKMAN: Puis-je demander à M. Matthews s'il désire faire part d'autres renseignements au comité au sujet du rapport?

M. MATTHEWS: Non.

L'hon. M. CHEVRIER: Messieurs, il reste encore trois postes.

Le PRÉSIDENT: Le rapport du vérificateur est-il adopté?

(Adopté.)

Il reste encore les trois postes que l'hon. M. Chevier a mentionnés.

L'hon. M. CHEVRIER: Il s'agit des postes 434, 435 et 479. Le poste 434 vise le tarif de transport des marchandises dans les Provinces maritimes; il provient de la réduction des droits de 20 p. 100 et s'établit à \$3,042,000.

M. JACKMAN: De quoi s'agit-il? Voilà une forte somme qu'on nous demande d'approuver en vitesse.

L'hon. M. CHEVRIER: Il s'agit d'un crédit statutaire que nous ne pouvons modifier. Il est inscrit au budget des dépenses, mais comme il est porté au budget du chemin de fer, le comité en est saisi. Bien que nous ne puissions le modifier, il nous incombe de l'examiner.

M. JACKMAN: Bien entendu, le budget comprend plusieurs postes que nous aimerions modifier. Quel est le numéro du poste?

Le PRÉSIDENT: 434.

Le poste 434 est-il adopté?
(Adopté.)

Voici maintenant le poste 435.

L'hon. M. CHEVRIER: Il s'agit de la loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes, qui vise les chemins de fer autres que le National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Le poste 435 est-il adopté?
(Adopté.)

Il en reste un, le no 479.

M. JACKMAN: S'agit-il de deux crédits statutaires?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui. Le poste 479 est destiné à combler le déficit encouru en 1947 par le transbordeur et le terminus de l'Ile du Prince-Édouard; il s'établit à \$707,000.

Le PRÉSIDENT: Nous l'avons débattu ce matin, n'est-ce pas M. McLure?
Le poste 479 est-il adopté?
(Adopté.)

Maintenant, messieurs, je crois qu'à la première séance d'organisation on a proposé de suspendre les séances pendant une semaine. Comme le budget a été déposé, nous pourrions aborder les Lignes aériennes Trans-Canada la semaine prochaine.

M. JACKMAN: Notre correspondance s'accumule.

Le PRÉSIDENT: En effet; en outre, comme il doit se tenir une réunion des fonctionnaires des lignes aériennes à Montréal mardi, nous suspendrons les travaux pour une semaine si le comité y consent. Tous auront ainsi l'occasion de se rattraper et les fonctionnaires des Lignes aériennes pourront se rendre à Montréal. Cela vous va-t-il?

Des VOIX: Oui.

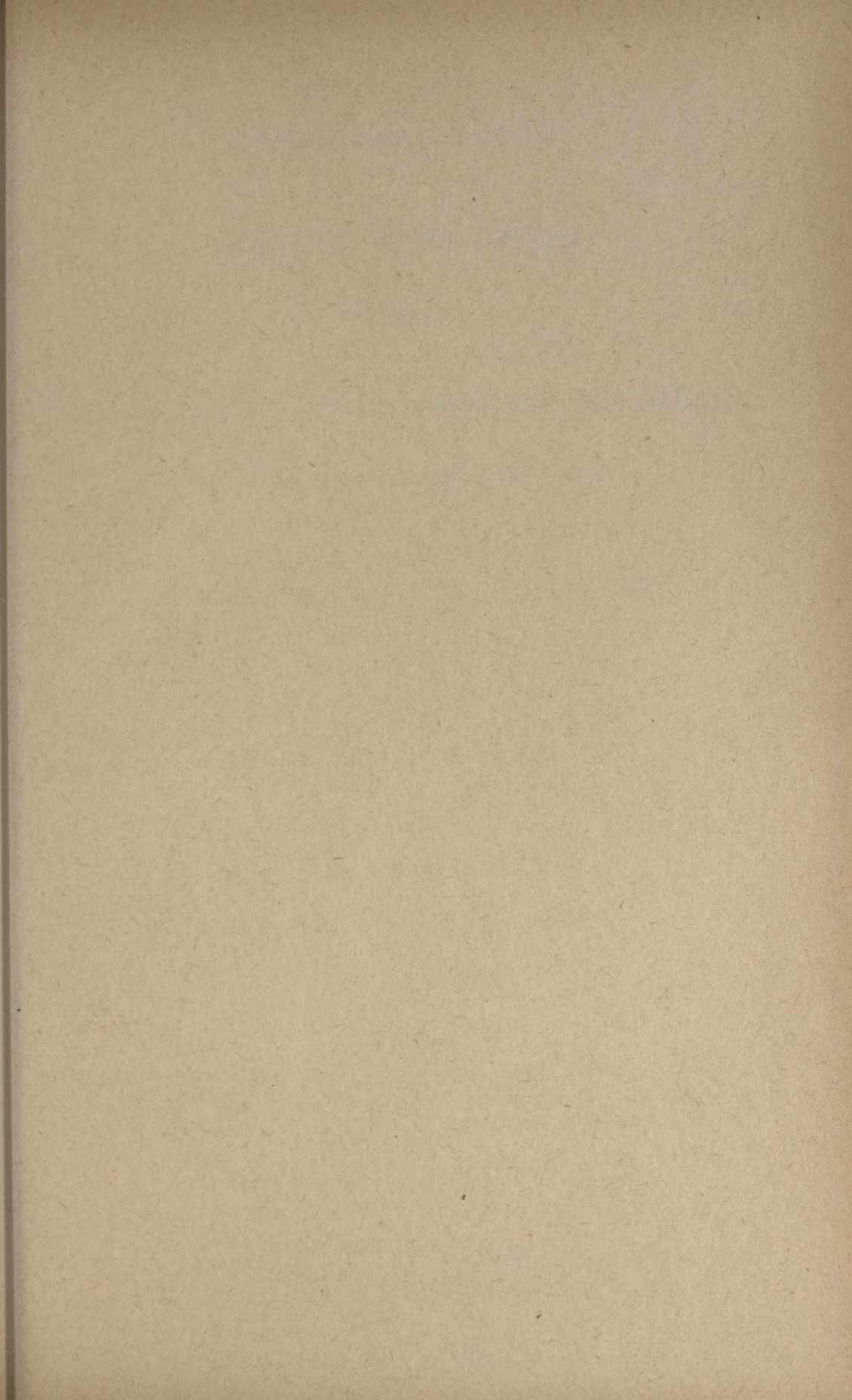
Le PRÉSIDENT: J'ai reçu une note du très honorable M. Howe me disant que nous pourrions poursuivre nos travaux demain ou mardi prochain seulement. Nous devons terminer nos travaux aussi rapidement que possible, mais si nous préférons suspendre nos travaux pour une semaine, le très honorable M. Howe n'y voit aucune objection.

Des VOIX: Convenu.

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunirons donc mardi prochain alors que les fonctionnaires des Lignes aériennes seront présents. Avant de lever la séance, je tiens à remercier les fonctionnaires du National-Canadien de leur patience et de leur obligeance.

M. VAUGHAN: Je vous remercie, monsieur le président, ainsi que tous les membres du comité, des égards que vous nous avez témoignés.

(À 6 heures du soir le comité s'ajourne au mardi 13 mai 1947.)



SESSION DE 1947

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SESSIONNEL

DES

Chemins de fer et de la marine marchande

Que l'État possède, contrôle et exploite

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule no 4

SÉANCES DU MARDI 13 MAI 1947

ÉTUDE DU RAPPORT ANNUEL

DES LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA (1946)

TÉMOINS:

M. H. J. Symington, C.M.G., K.C., président des Lignes aériennes Trans-Canada;
M. W. F. English, vice-président des Lignes aériennes Trans-Canada;
M. O. A. Matthews, de la maison George A. Touche and Co., vérificateurs.

OTTAWA

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

1947

PROCÈS-VERBAUX

Le MARDI 13 mai 1947.

Le comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande que l'Etat possède, contrôle et exploite, se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Présents: MM. Belzile, Clark, Dion (*Lac-S.-Jean-Roberval*), Emmerson, Hatfield, Hazen, Jackman, Maybank, McCulloch (*Pictou*), McLure, Nicholson et Reid.

M. H. J. Symington, président des Lignes aériennes Trans-Canada, est appelé. Il lit le rapport annuel de la société pour 1946 et est interrogé à ce sujet. MM. W. F. English, vice-président et M. S. May, vérificateur, tous deux des Lignes aériennes Trans-Canada, aident le témoin pendant l'interrogatoire.

Le très hon. C. D. Howe, ministre de la Reconstruction et des Approvisionnements, prend part aux délibérations.

Le comité suspend sa séance à 1 heure pour se réunir de nouveau à 4 heures de l'après-midi aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le comité reprend sa séance à 4 heures de l'après-midi sous la présidence de M. Clark.

Présents: MM. Belzile, Clark, Dion (*Lac-S.-Jean-Roberval*), Emmerson, Hazen, Jackman, Lapointe, Lockhart, McCulloch (*Pictou*), McLure, Moore, Mutch, Nicholson, Pouliot et Reid.

M. Symington, rappelé, est interrogé de nouveau.

Le très. hon. C. D. Howe prend part aux délibérations.

Sur proposition de M. McCulloch (*Pictou*), le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour 1946 est adopté.

Le rapport de 1946 des vérificateurs au Parlement sur l'exploitation des lignes aériennes Trans-Canada est considéré comme lu et examiné.

M. O. A. Matthews, de la maison George Touche and Co., est appelé et interrogé.

Sur motion de M. Reid, ledit rapport est adopté.

Dans son message d'adieu au comité annonçant qu'il se retirerait prochainement de la présidence des Lignes aériennes Trans-Canada, M. Symington a demandé que les difficultés de la société continuent de faire l'objet d'une bienveillante compréhension.

Le président et MM. Howe, Jackman, Nicholson et Pouliot, signalant les efforts de M. Symington, ont exprimé la reconnaissance du Gouvernement, du Parlement ainsi que de la population.

À 5 heures 45 minutes du soir, le comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à l'appel du président.

Le secrétaire du Comité:

J. G. DUBROY.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES,

le 13 mai 1947.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin sous la présidence de M. S. M. Clark.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il y a quorum. Je tiens à souhaiter la bienvenue à M. Symington et à ses fonctionnaires qui comparaissent ce matin devant le comité. Par les années antérieures, on invitait M. Symington à donner lecture de son rapport; puis, les membres du comité l'interrogeront s'ils le désirent. Ensuite, nous passerons à l'étude du bilan, si cela vous convient. Je prie donc M. Symington de donner lecture du rapport des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. H. J. Symington, C.M.G., K.C. (président des Lignes aériennes Trans-Canada):

MONTRÉAL, le 15 mars 1947

Au très hon. ministre de la Reconstruction et des Approvisionnements, Ottawa.
Monsieur,

Le conseil d'administration présente le rapport annuel des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année civile 1946.

Malgré les incertitudes et les difficultés de la période d'après-guerre, le transport aérien a réalisé d'immenses progrès au Canada. A mesure que l'outillage et la main-d'œuvre compétente sont de nouveau devenus disponibles, les services principaux d'Air-Canada ont pris une envergure inconnue auparavant. Comme il a fallu attendre l'avènement de la paix pour établir plusieurs services opportuns, la reprise du temps perdu constitue présentement l'un des plus graves problèmes de la ligne aérienne.

Bien qu'Air-Canada existe depuis près de dix ans, elle s'est pleinement développée au cours de cette période, mais comme toutes les entreprises de transport qui acquièrent de l'importance, elle est plus que jamais en voie d'expansion, ce qui exige des dépenses extrêmement fortes. Voilà pourquoi l'année 1946, ainsi qu'on l'avait prévu dans le dernier rapport annuel, a été difficile du point de vue financier. Aux frais élevés se sont ajoutés des exigences considérables en matière de formation. La société, qui s'attendait, au printemps, à la livraison de vingt-quatre avions du modèle DC-3 logeant chacun 21 voyageurs, a ouvert de nouveaux bureaux et agrandi les aéroports pendant l'année. Toutefois, par suite de difficultés d'ordre industriel, les appareils n'ont pu être livrés à temps pour parer à la circulation encombrée de l'été et du début de l'automne. Plus tard au cours de l'année, la pénurie de voyageurs qui a nui aux lignes aériennes du monde entier, a causé des pertes financières réelles à la société, surtout parce que, s'attendant à une circulation intense pendant la belle saison, elle avait fait des préparatifs considérables.

En général, Air-Canada a accru le nombre de ses parcours et services, augmentant et améliorant la flotte. La société s'est préparée à assumer le service transatlantique sur un plein pied commercial. Elle a poussé la formation d'employés spécialisés, surtout de pilotes, au point où elle dispose depuis quelque temps du personnel nécessaire à l'exécution de son programme plus étendu.

La collaboration avec le ministère des Transports a amené, en général, l'amélioration des lignes aériennes et aéroports canadiens ainsi qu'une plus grande ponctualité en ce qui concerne les horaires des avions. La société, en siégeant continuellement au sein des conseils d'autorités aériennes internationales, a joué un rôle important dans l'uniformisation et la rationalisation des méthodes aéronautiques admises par tout l'univers.

	Milles
Halifax—Victoria (par Moncton et Toronto).....	3,307
Moncton—S.-Jean (Terre-Neuve)	751
Halifax—Sydney	201
Halifax—Blissville	177
Toronto—New-York	365
Toronto—London	97
Toronto—Cleveland	211
London—Cleveland	171
London—Chicago (par Windsor)	368
Fort-William—Duluth	178
Regina—Vancouver (par Calgary)	281
Lethbridge—Edmonton	301
Victoria—Seattle	103
	<hr/>
	6,511

Service de voyageurs

Les voyageurs payants, au nombre de 183,121 en 1945, sont passés à 305,442 en 1946, soit une augmentation de 122,321 voyageurs ou 67 p. 100. Le parcours moyen des voyageurs s'est établi à 510 milles tandis que ce chiffre s'élevait à 579 milles en 1945. La distance franchie par les voyageurs payants a augmenté de 47 p. 100. Les recettes s'établissent à \$26.41 par voyageur payant et à 5.18c. par mille parcouru par voyageur payant, chiffres qui, en 1945, s'élevaient respectivement à \$29.83 et à 5.15c.

En avril, lorsque le ministère des Transports a autorisé la suppression du régime prioritaire du temps de guerre visant les voyageurs, la société a rétabli les méthodes normales de réservation.

Le service de repas chauds à bord des avions DC-3 compte parmi les améliorations apportées à l'intention des voyageurs. On a révisé la méthode de retenue des places en vue d'accélérer le transport et de répondre aux exigences d'une circulation beaucoup plus considérable.

Service postal aérien

Le fléchissement du volume du courrier aérien, constaté en 1944, s'est accentué en 1946. Le poids du courrier s'est établi à 2,325,977 livres en comparaison de 3,429,232 livres l'année précédente, soit une diminution de 32 p. 100, et de 3,739,105 livres en 1944.

Service aérien de messagerie

Le service aérien de messagerie accuse une augmentation de 10 p. 100, le poids des marchandises transportées étant passé de 950,323 livres en 1945 à 1,043,713 livres en 1946. Le parcours moyen, toutefois, était moins long et les milles-livres ont diminué de 5 p. 100.

Installations aéronautiques

Air-Canada a collaboré étroitement avec le ministère des Transports en vue d'améliorer les pistes d'atterrissage, les installations aux champs d'aviation ainsi que le service de balisage aux aéroports et ailleurs.

L'aménagement de la ligne aérienne des Grands-Lacs est en voie d'exécution. Cette route qui, une fois mise en service, permettra d'effectuer des envolées entre Toronto, Sault-Ste-Marie, Port-Arthur-Fort-William et Winnipeg, sera plus courte et exigera moins de temps que le parcours établi au nord des Lacs.

À Winnipeg, Lethbridge et Toronto, on a commencé le prolongement des pistes d'atterrissage qu'exige le service régulier de quadrimoteurs.

Malgré la pénurie d'outillage, on a fait, aux aéroports canadiens, les premiers pas dans l'établissement des moyens nécessaires à l'atterrissage aux instruments. Ces dispositifs électroniques faciliteront la ponctualité des avions par temps de visibilité restreinte.

Air-Canada a continué l'expansion de son réseau de postes radiophoniques à très haute fréquence, aménagés dans les Provinces maritimes et le Canada central. Ces installations éliminent le brouillage dans les communications avec les avions en vol. A la fin de l'année, 14 de ces postes étaient parachevés et les travaux sur la ligne aérienne Montréal-Windsor étaient en voie d'exécution.

PERSONNEL

Au 31 décembre 1946, Air-Canada comptait un personnel de 3,641 membres tandis qu'en 1945, ceux-ci n'étaient qu'au nombre de 2,388. En outre, 796 employés sont affectés au Service aérien transatlantique du gouvernement canadien.

La société a engagé 2,371 hommes et femmes qui faisaient antérieurement partie des services armés. Ils remplissent efficacement leurs fonctions comme pilotes, mécaniciens, employés préposés à la circulation, commis aux écritures et, à vrai dire, dans toutes les sphères d'activité d'Air-Canada.

La ligne aérienne a imposé la formation du personnel non seulement aux nouveaux-venus mais elle a renseigné la plupart des employés sur les nouveaux avions et sur les méthodes différentes qu'exige l'expansion de la circulation.

En raison de l'essor considérable de l'exploitation et de l'agrandissement de la flotte, il a fallu former bon nombre de pilotes supplémentaires. La société a rassemblé à Winnipeg pour leur faire subir la formation terrestre et aérienne intensive les ex-membres du C.A.R.C. qu'elle avait choisis avec soin. Cent quarante-sept officiers en second se sont qualifiés pour le service d'Air-Canada.

La société a formé environ 1,700 employés qu'elle a affectés à l'entretien des avions DC-3, différents à plusieurs aspects des appareils Lockheed qui leur étaient familiers.

ENTREPRISES SPÉCIALES

Service aérien transatlantique du gouvernement canadien

En décembre, Air-Canada, exploitant du Service aérien transatlantique du gouvernement canadien, a effectué sa millième traversée. Sous la direction de la société, les envolées sont passées de deux par semaine à un service quotidien dans les deux sens entre Montréal et le Royaume-Uni, route de 3,000 milles. A la fin de l'année, le rendement du service transatlantique se comparait à celui de toute autre ligne aérienne internationale. En 1946, Air-Canada a effectué presque 600 traversées sans incident et n'a annulé aucune envolée régulière.

Le 15 septembre, la société a étendu la route transatlantique jusqu'à Londres. Toutefois, l'aéroport de Prestwick, près de Glasgow, demeure la base d'entretien au Royaume-Uni. Air-Canada a entièrement assumé la retenue des places dans les deux sens, tous les bureaux domestiques disposant de billets pour la traversée transatlantique.

Une filiale d'Air-Canada, entièrement possédée et régie par la ligne aérienne, exploitera le service transatlantique établi en temps de guerre en vue de répondre aux exigences en matière de transport. Air-Canada utilisera prochainement ses propres quadrimoteurs qui sont plus spacieux et qui conviennent mieux au transport des voyageurs que les appareils dont elle disposait au début.

Les équipages de vol transatlantique de la société, son personnel préposé à l'entretien et ses techniciens possèdent l'expérience et les qualités requises pour assumer les lourdes responsabilités de demain. Le service transatlantique représente la première entreprise canadienne dans le domaine aérien international; dans cette sphère, Air-Canada tentera de progresser tout en assurant l'excellent rendement qui caractérise son service domestique.

Services aux autres lignes

L'accroissement du nombre de services qu'Air-Canada rend à d'autres lignes aériennes dénote leur interdépendance dans le domaine du transport mondial. En 1946, la société a fourni le service au sol aux nombreuses envolées des divers

exploitants transatlantiques qui ont fait escale à Sydney et Moncton. Air-Canada a convenu d'aménager et d'exploiter à Goose-Bay, au Labrador, un hôtel international destiné aux voyageurs transatlantiques. Lorsque le service transatlantique de la R.A.F. a quitté l'aéroport de Dorval, la ligne aérienne y a assumé bon nombre de fonctions très variées. A Vancouver, Air-Canada a pourvu à l'entretien des avions des Australian National Airlines affectés aux traversées transpacifiques tandis que dans l'Ouest du Canada, elle a assuré les communications radiophoniques aux appareils de la Northwest Airline qui se rendaient en Alaska et en Orient.

Service de Goose-Bay (Labrador)

A la demande du ministère des Transports, Air-Canada a établi un service bi-mensuel entre Montréal et Goose-Bay. Ces envolées ont pour principal objet d'accommoder les fonctionnaires du ministère et les entrepreneurs qui travaillent à la base aérienne du Labrador. Selon l'offre, toutefois, les avions transportent d'autres voyageurs ainsi que des marchandises.

Travaux pour le compte de la British Overseas Airways Corporation

Le 30 novembre a pris fin un accord du temps de guerre en vertu duquel Air-Canada s'engageait à entretenir et à réviser à Montréal les appareils Liberator de la British Overseas Airways. Le contrat visait à aider la société britannique à accélérer les envolées de ses pilotes transatlantiques.

QUADRIMOTEURS

Air-Canada espérait mettre en service en 1946 le premier quadrimoteur North-Star que fabrique Canadair Ltd. à Montréal. Ici également, toutefois, la pénurie de matériaux a retardé les travaux. Lorsque ces avions, logeant 40 voyageurs, seront utilisés sur la route transatlantique, la grande vitesse et le confort qui les caractérisent amélioreront la qualité de la traversée. Peu après, ils seront affectés aux envolées domestiques et au nouveau service qui reliera le Canada aux Bermudes. Le North-Star, qui est muni d'un moteur Rolls-Royce à refroidissement par liquide de facture britannique et dont la charpente est assemblée d'après un dessin Douglas, représente la fusion des plus grands progrès aéronautiques du monde.

SERVICES PROJÉTÉS

L'expansion d'Air-Canada dépendra de la demande du public en matière de transport aérien. La société a projeté pour le service domestique en 1947 quelques prolongements et améliorations d'ordre précis. Le parachèvement de la ligne aérienne des Grands-Lacs permet d'entrevoir l'inauguration à l'été d'envolées entre Toronto et Winnipeg par Sault-Ste-Marie et la tête des lacs. Il faut également terminer les travaux de construction à l'aéroport de Saskatoon avant d'entreprendre entre Winnipeg, Saskatoon et Edmonton le service déjà retardé qui débutera en 1947. Les envolées entre Halifax, Saint-Jean et Boston, avec escale à Yarmouth, commenceront en avril tandis que les avions de la route Toronto-Chicago s'arrêteront à Windsor. A l'été, la société augmentera le nombre d'envolées entre diverses villes de l'Est ainsi qu'entre Vancouver, Victoria et Seattle. Elle utilisera davantage les appareils DC-3 plus spacieux et compte affecter des quadrimoteurs North-Star à un service transcontinental régulier.

Air-Canada inaugurera des envolées aux Bermudes qui seront effectuées par de gros avions tandis qu'elle songe également à établir un service transpacifique ainsi qu'à relier le Canada aux Antilles et à l'Amérique du Sud.

CONSIDÉRATIONS D'ORDRE FINANCIER

On reconnaît généralement les précieux services que l'aviation peut rendre au public, y compris au commerce et à l'industrie. Toutefois, étant donné les circonstances actuelles, il est très difficile de prévoir les perspectives financières immédiates.

Le coût de la main-d'œuvre et des matériaux augmente toujours et partout les lignes aériennes importantes sont dans la gêne.

Pendant la période d'adaptation économique dans l'industrie du transport aérien, Air-Canada tentera d'obtenir la stabilité. Au moyen d'une publicité accrue, elle cherchera à faire comprendre et accepter l'aviation au public. La société exploitera de nouvelles sources de revenu, y compris, peut-être, le transport du courrier de première classe et de la marchandise. La ligne aérienne adaptera ses envolées régulières aux tendances saisonnières de la circulation et vérifiera soigneusement les dépenses.

LE PERSONNEL

On a coutume d'estimer comme "jeunes" les employés, hommes et femmes, d'Air-Canada et, d'après leur âge, ils le sont. Toutefois, comme la ligne aérienne existe depuis bientôt dix ans, elle compte plusieurs employés très expérimentés qui ont aidé à édifier l'aviation canadienne depuis ses débuts.

Les administrateurs désirent remercier le personnel de ses loyaux services et de son précieux travail.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous formuler d'autres déclarations avant que le comité passe à l'interrogatoire?

M. SYMINGTON: Au comité à décider. Evidemment, j'ai bien des choses à dire sur cette année difficile mais le meilleur moyen pour le comité de se renseigner est peut-être de faire porter son interrogatoire sur les chiffres fournis.

M. JACKMAN: Comme les résultats de l'année sont très décevants, me permet-on, au nom des citoyens irrités qui sont actionnaires, de demander à M. Symington quelle est la raison de cet état de choses?

M. SYMINGTON: Oui, monsieur, je serais heureux que vous me demandiez le renseignement.

Le très hon. M. HOWE: Etes-vous le représentant des citoyens irrités?

M. JACKMAN: Voilà notre devoir, monsieur le Ministre.

M. SYMINGTON: L'an dernier, le comité s'en souvient, je lui ai dit que cette année serait très difficile du point de vue financier. Ma prédiction s'est réalisée, puisque l'année a été même plus pénible que je ne l'avais prévu.

La principale difficulté résulte du fait que nous n'avons reçu nos avions qu'une fois écoulés les mois d'affluence. En vue de l'inauguration du nouveau service, nous avons formé non seulement des pilotes mais aussi le personnel préposé à l'entretien et à la vente des billets. Lorsqu'une ligne aérienne substitue des avions d'une marque quelconque à une autre, elle effectue un changement fondamental. Il fallait nécessairement remplacer les appareils Lockheed par des Douglas, ce qui a causé à la ligne aérienne des dépenses élevées qui s'imposaient. Nous avons agi ainsi en prévoyant que nous disposerions des aéronefs voulus pour les mois d'affluence. Toutefois, nous avons fait une erreur de jugement et n'avons obtenu les avions que tard à l'été alors que le nombre de voyageurs avait diminué.

En outre, certains employés ont subi, sans rapporter de recettes à la société, une formation plus longue qu'autrement du fait qu'on ne nous a pas livré les avions. Evidemment, les dépenses ont augmenté sensiblement, mais bien que l'état financier ne soit pas satisfaisant, je signale que nous amortissons les DC-3 en trois ans, méthode qui nous paraît sage et indispensable à cause des modifications fréquentes qui caractérisent le progrès de la fabrication d'avions.

L'an dernier, on a donné à entendre, le comité s'en souvient, que nous n'aurions pas dû acquérir ces appareils. On n'a mis à point aucun bimoteur dont le rendement se compare à celui du DC-3 et aucun avion présentement fabriqué ne peut être utilisé au Canada à cause des distances considérables à franchir. Depuis trois ans, on nous promet trois modèles différents, mais pas un seul n'a été mis en service. Si nous les avions attendus, nous ne disposerions d'aucun appareil. En second lieu, ces aéronefs, destinés à de courts trajets, s'adaptent très bien aux exigences des Etats-Unis où les villes d'une certaine importance qui favorisent le transport aérien ne sont espacées que de quelques centaines de milles. Ces avions sont donc construits

de façon à effectuer très rapidement de courtes envolées en transportant une charge extrêmement lourde. Autrement dit, ils ne peuvent s'approvisionner de l'essence nécessaire à un long parcours. Ces appareils ne conviennent donc pas au Canada où il faudrait refuser des voyageurs pour emplir les réservoirs d'essence, à supposer que ceux-ci soient suffisamment spacieux.

Les trois modèles n'ont pas été mis en service. On en a commandé un bon nombre, mais on en a également contremandé plusieurs d'une certaine marque. Selon les rapports, la fabrication d'un de ces modèles sera probablement abandonnée. Nous avons exposé nos problèmes aux fabricants, leur avons indiqué nos besoins en ce qui concerne le parcours, la charge, etc., et leur avons fourni l'occasion de tenter de fabriquer des avions qui conviendraient à l'exploitation spéciale au pays. Ils désiraient vivement faire affaire avec nous mais ne pouvaient nous procurer les avions requis parce que ceux qu'ils fabriquaient étaient destinés à une exploitation différente de la nôtre et aussi parce que notre marché n'était pas suffisamment important. Ces appareils donnent un rendement efficace lorsqu'ils sont affectés, comme deux le seront sûrement, au transport intermunicipal et aux envolées dans l'est, mais là cesse leur utilité puisqu'ils ne peuvent servir à un long parcours.

Messieurs, il est impossible d'exploiter efficacement et économiquement une ligne aérienne en utilisant plusieurs modèles d'avions. En plus d'exiger une formation différente pour divers pilotes et de multiplier le nombre d'équipes d'entretien, une telle méthode prive le service de la souplesse nécessaire. Comme l'utilisation de modèles différents oblige les exploitants à disposer de fortes quantités de matériaux, de pièces de rechange, etc., la plupart des lignes aériennes tentent de se servir d'appareils du même genre. Les nôtres sont de la marque Douglas. A leur inauguration, les DC-3 représentaient les plus grands progrès réalisés dans la fabrication d'avions. Encore aujourd'hui, ces appareils sont utilisés plus que toute autre marque; la société Douglas a même dû reprendre ce qu'elle s'attendait à abandonner, savoir la fabrication de pièces de rechange destinées aux appareils DC-3.

Au Canada, il y a un désavantage à l'utilisation des DC-3: ces aéronefs ne peuvent survoler les montagnes sur un seul moteur. Nous devons donc affecter un avion d'un modèle différent à l'envolée depuis Calgary ou Lethbridge à Vancouver. Cette façon de procéder n'est pas opportune, mais jusqu'à la fabrication d'un bimoteur qui réponde aux exigences ou jusqu'à l'adoption, qui s'imposera probablement, de quadrimoteurs, ce service demeurera coûteux et difficile parce que l'avion qui survole les montagnes par temps favorable n'amène que 10 ou 14 passagers à un autre appareil qui compte 21 places. D'autre part, les voyageurs à destination de Vancouver doivent passer d'un avion de 21 places à un de 14, changement qui provoque des difficultés et des ennuis.

Certains frais découlent du kilométrage non payant qui s'est accru sensiblement puisqu'il est passé de 1,040,152 l'an dernier à 1,702,293.

M. HAZEN: A quelle page se trouve ce renseignement?

M. SYMINGTON: Au bas de la page 14, parmi les données statistiques. L'augmentation du kilométrage, très coûteuse, résulte de la formation d'un personnel plus considérable requis pour nos avions plus spacieux et de la modification constante des appareils dont nous disposons.

J'ai soustrait ce que j'estime les dépenses anormales de l'exploitation de 1946. La somme de \$648,000 représente l'assurance plus forte et l'amortissement accéléré de la flotte de DC-3 que nous avons acquise.

M. HAZEN: A quelle page en êtes-vous?

M. SYMINGTON: Je cite non pas le rapport mais mes propres données détaillées qui expliquent nos recettes et dépenses. Il s'agit d'une simple addition. A la page 14, sous la rubrique "frais d'exploitation", l'amortissement du matériel de vol s'établit à \$1,388,635 en comparaison de \$785,000.

M. HAZEN: A la page 14?

M. SYMINGTON : Oui, c'est le troisième poste sous la rubrique "frais d'exploitation". Evidemment, d'autres montants visent l'amortissement, mais c'est là le principal.

M. HAZEN : N'avez-vous pas dit qu'une certaine somme était affectée à l'assurance ?

M. SYMINGTON : Oui.

M. HAZEN : Je ne retrouve pas le poste, bien que je l'aie vu.

M. SYMINGTON : Il figure au haut de la page 15 et s'intitule assurance du matériel volant. Puis, la feuille de paie accuse une augmentation de \$400,000 en raison de la majoration des traitements. Il ne s'agit pas du nombre d'employés mais de l'accroissement de la rémunération. En outre, les dépenses de formation ont augmenté de \$300,000 puisqu'il a fallu accroître le nombre d'équipages habitués aux appareils Lockheed et les initier à leurs nouvelles fonctions. Le total de ces montants s'établit à \$1,348,000.

M. HAZEN : Vous avez parlé du total de ces postes ; il s'agit, je suppose, des frais de formation, de la majoration des traitements...

M. SYMINGTON : De l'amortissement, de la feuille de paie et des frais de formation.

M. HAZEN : Je croyais que la somme affectée à l'amortissement s'élevait à \$1,348,000.

M. SYMINGTON : Non, c'est la majoration des dépenses anormales de l'année précédente qui se chiffre par \$648,000.

M. HAZEN : Il s'agit de l'augmentation ?

M. SYMINGTON : Comme nos dépenses se sont accrues de \$3,694,000 l'an dernier, j'essaie de vous démontrer d'où provient l'augmentation. J'ai indiqué qu'il faut attribuer \$648,000 à l'amortissement et à l'assurance des nouveaux avions achetés, \$400,000 à la feuille de paie majorée uniquement à cause du relèvement des salaires et \$300,000 à l'accroissement des dépenses aux fins de la formation qu'exigeaient la transformation et l'expansion des services, ce qui donne un total de \$1,348,000 ; il faut également tenir compte de l'augmentation des frais d'administration résultant de l'expansion des services qui ont rapporté des recettes : l'essence, l'huile, et les fluides de dégivrage ont coûté \$400,000 de plus que l'année précédente. Les frais entraînés par les voyageurs, les vivres, l'assurance, etc., ont augmenté de \$270,000, les loyers et les droits d'atterrissage, de \$87,000, les services de téléphone, télégraphe et télétype, de \$66,000, les fournitures et dépenses de bureaux, de \$84,000, la réaffectation périodique des équipages à de nouvelles fonctions et les frais de déplacement de l'O.C.S., de \$244,000. Il a fallu faire passer nos équipages aux diverses routes afin qu'ils se familiarisent avec les nouveaux parcours et avions. Les frais de publicité ont augmenté de \$157,000, la feuille de paie, par suite de l'accroissement du personnel, de \$900,000, les pensions et les taxes, de \$90,000, les commissions aux agences, de \$24,000 et les frais divers, de \$24,000, soit \$2,346,000, la somme de \$3,694,000 représentant la majoration des dépenses sur celles de l'an dernier.

M. JACKMAN : Comme il a fallu faire subir l'instruction à une partie du personnel dont vous avez parlé, qu'est-ce qui indique que cette formation constitue un placement avantageux qui rapportera au moins ce qu'elle a coûté si non plus ? Je soulève la question parce que le ministre a dit hier, en réponse à une observation de M. Maybank, qu'en ce moment, on congédie à Winnipeg certains employés expérimentés.

M. SYMINGTON : Il est normal de congédier des employés parce que nos nombreux avions-cargos destinés au transport du courrier et ainsi de suite sont oisifs en ce moment ; toutefois, dès que les affaires reprendront, ces appareils seront disponibles. Quant aux employés congédiés, nous avons procédé logiquement. Il fallait affecter un personnel considérable à la réparation des Lockheeds parce que leur coque mince, qui se déformait et devait être changée continuellement, constituait un des défauts de ces appareils. Les avions Douglas offrent une plus grande

résistance, et leur coque, moins flexible, n'exige presque pas d'entretien. Après avoir changé de modèle d'avions, nous avons donc pu nous dispenser des services de quelque 40 ou 50 hommes qui exécutaient ces travaux auparavant. Toutefois, comme ces employés sont compétents, nous les réaffecterons au programme d'entretien dès que le volume des affaires motivera des envolées suffisamment fréquentes pour utiliser notre matériel. Il faut également tenir compte de la transformation des DC-3 effectuée en plus de celle que ces appareils ont déjà subie à l'avionnerie; que nous achetions des avions neufs ou usagés, nos propres employés doivent les améliorer à plusieurs points de vue ou les modifier de quelque façon. Après avoir mis les aéronefs à l'essai, nous apportons les rectifications qui s'imposent en nous fondant sur l'épreuve. En ce qui concerne la transformation, le chauffage et la pression d'huile des DC-3 ont causé bien des ennuis aux services d'entretien et de génie de nos propres ateliers. Maintenant, comme les travaux sont terminés, nous congédions des employés, car je n'admettrai jamais que je doive engager du personnel non requis, ligne de conduite que le comité approuvera, il me semble. Toutefois, ces employés expérimentés étant précieux, ils jouiront de leur droit d'ancienneté et seront les premiers à revenir au service de la société si elle prend l'expansion qu'on attend d'elle. Cependant, comme il faut effectuer une certaine réduction, nous avons examiné nos listes très attentivement afin de trouver moyen d'épargner ici et là, car je n'aime pas les pertes financières, monsieur Jackman; voilà ce dont je suis très certain. En ce qui concerne Air-Canada, nous n'avons rien négligé en vue de modifier cet état de choses qui subsiste par toute l'industrie ainsi que le démontrent les données que je fournirai. La situation est même plus grave ailleurs qu'au pays, en dépit du fait que, à mon sens, aucune autre ligne aérienne ne fait face à des problèmes d'exploitation aussi graves que les nôtres. Nos pertes financières de l'an dernier sont insignifiantes comparées à celles des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne. Evidemment leurs réseaux sont plus considérables, mais certaines lignes américaines d'une importance analogue à celle d'Air-Canada subissent des pertes plus fortes que nous.

M. HAZEN: Pouvez-vous nous fournir un état comparatif?

M. SYMINGTON: Oui, monsieur.

M. JACKMAN: Combien d'employés ont été congédiés récemment et ne s'agit-il que de monteurs-régleurs affectés à la réparation des avions ou du fuselage dont vous avez parlé? Vous avez dit qu'énormément de rabobinage s'imposait.

M. SYMINGTON: Oui, il ne s'agit que de mécaniciens, de tôliers.

M. MAYBANK: Il y a un instant, vous avez parlé d'une quarantaine d'employés. Selon les journaux, cependant, ils sont au nombre de 200. Votre explication ne me donne pas l'impression que leurs perspectives sont aussi encourageantes qu'on l'a laissé entendre au cours des entrevues accordées à Winnipeg. La formation d'une réserve de chômeurs m'inquiète. Je n'avais pas l'intention de soulever cette question maintenant, mais comme vous et M. Jackman l'avez abordée, j'ai décidé d'en poursuivre l'examen. Quel est le chiffre exact, 40 ou 200?

M. SYMINGTON: En ce moment 200.

M. MAYBANK: Ces 200 intéressés doivent-ils attendre l'expansion de la circulation ou espère-t-on que d'autres circonstances permettront de les rengager prochainement? Les entrevues accordées à Winnipeg, m'ont certainement donné l'impression que l'on comptait sur autre chose que sur l'expansion de la circulation.

M. SYMINGTON: C'est tout de même là le principal élément qui entre en jeu. Evidemment, dès que nous utiliserons les quadrimoteurs par tout le pays, nous devons affecter un certain nombre d'employés à leur entretien.

M. MAYBANK: En ce moment, toutefois, 200 chôment à Winnipeg. En a-t-on congédié d'autres ailleurs? Combien?

M. SYMINGTON: A Dorval et en d'autres endroits.

M. MAYBANK: Combien a-t-on congédié d'employés récemment?

M. SYMINGTON : Environ 300.

M. MAYBANK : Depuis combien de temps étaient-ils à l'emploi de la société ? Depuis quelques semaines ou davantage ? Ou la plupart d'entre eux comptent-ils une longue période de service ? Celle-ci, évidemment, ne dépasserait pas dix ans, mais ces gens n'ont-ils été engagés que tout dernièrement ?

M. SYMINGTON : La plupart l'ont été il y a environ six mois.

M. MAYBANK : Selon les journaux, on avait assuré à l'un d'entre eux lorsqu'il est entré au service de la société, qu'il jouirait d'un emploi continu. Le renseignement est-il exact ?

M. SYMINGTON : Je ne puis me prononcer là-dessus. J'ignore si quelqu'un ici présent est en mesure de le faire.

M. MAYBANK : M. English, j'en suis sûr, est au courant de ce dont je parle. Sans se donner la peine de rappeler de qui il s'agit, ce qui, à mon sens, n'a aucune importance, M. English peut sans doute corroborer que, selon les journaux, on avait assuré un emploi continu à ces gens. La nouvelle est-elle fondée ?

M. ENGLISH : Pas plus que tout autre organisme, la société n'a-t-elle pris un tel engagement. A vrai dire, la plupart de ces gens désirent vivement entrer au service d'Air-Canada car ils sont d'avis qu'ils y auront un bel avenir. Certains d'entre eux ont quitté un autre emploi pour accepter l'offre d'Air-Canada. La société, toutefois, n'a accordé aucune garantie d'emploi à qui que ce soit. Elle n'a passé aucun contrat et n'a donné aucune garantie d'emploi continu.

M. MAYBANK : Je sais qu'il n'existe aucun contrat, mais ces gens se plaignent que la continuité de l'emploi était tout à fait dans le domaine du possible.

M. ENGLISH : S'ils ont obtenu une telle assurance, c'est par l'entremise de leurs organismes et non de la société.

Le très hon. M. HOWE : N'est-il pas vrai que toute entreprise engage le personnel nécessaire à la circulation ?

M. MAYBANK : Oui. Je tiens à m'assurer que s'il y a fluctuation, nous pouvons nous attendre à un mouvement dans le sens inverse.

M. SYMINGTON : Plus on utilise les avions et plus les heures de vol sont longues, plus souvent s'impose la révision des appareils qu'exécutent les employés préposés à l'entretien. Tout dépend de l'affluence et de l'utilisation des appareils.

M. MAYBANK : Dans le présent cas, il s'agit donc d'entretien puisque nous exploiterons sur une plus grande échelle, ce qui nécessitera l'emploi d'un personnel plus nombreux ?

M. SYMINGTON : Précisément.

M. REID : Je désire poser une autre question au sujet de la main-d'œuvre. Sauf erreur, on a affecté plus d'un million de dollars aux envolées non payantes qu'exigeait la formation de certains membres du personnel. Puisqu'il coûte très cher de faire subir l'instruction à ces gens, la société a-t-elle passé avec eux un accord ou un contrat les obligeant à demeurer à son service pendant une certaine période ? Lorsqu'elle congédie un homme, c'est tout différent ; il est libre de se chercher un emploi ailleurs ; songeons, toutefois, qu'après que nous avons effectué les dépenses nécessaires à sa formation, un homme peut nous dire qu'il se placera ailleurs parce que nos conditions de travail ou le traitement que nous lui offrons ne lui conviennent pas.

M. SYMINGTON : Oui, c'est possible. Nos hommes ne nous ont pas quitté, mais ils sont libres de le faire. A ma connaissance, il n'existe aucun moyen de les lier à la société qui leur donne leur formation. Ce genre de vie semble leur plaire car c'est le petit nombre qui a démissionné.

M. REID : Je ne prétends pas que cette méthode s'impose, mais on devrait s'assurer que les employés formés aux frais de l'Etat demeureront à leur poste.

M. SYMINGTON : Nous choisissons le personnel avec soin ; avant d'engager qui que ce soit, nous nous renseignons sur ses antécédents, sur son caractère, en un mot, sur tout ce qui se rapporte à lui. Puis nous surveillons attentivement leur mode d'existence et nous nous tenons au courant de leur façon de penser au cours de la

première étape de la formation. Ceux qui ne semblent pas persévérants sont congédiés avant d'avoir entraîné des dépenses considérables, c'est-à-dire, au début plutôt que par la suite. Je ne vois pas à quelle autre méthode de surveillance nous pouvons recourir. Jusqu'à présent, la question ne nous a pas causé d'ennuis.

M. EMMERSON : Je prie M. Symington de nous indiquer si la réduction du personnel en certains endroits résulte du fait qu'on a changé le local des réparations. Selon un communiqué publié récemment dans le *Telegraph* de Saint-Jean, une soixantaine d'employés seraient congédiés à Moncton parce que la révision et les réparations seront désormais effectuées à Dorval.

M. SYMINGTON : Cela se produit dans une certaine mesure. C'est à Dorval, par exemple, que seront révisés les avions transatlantiques. Evidemment, nous offrons l'emploi à l'endroit où les travaux seront effectués. Nous ne congédions pas un employé pour en engager un autre sans avoir tout d'abord fourni au premier l'occasion de remplir la charge. Cependant, tant que l'entreprise sera en voie d'expansion, de tels changements se produiront. Tout dépend des vieux appareils et du renouvellement des avions. C'est comme l'abandon des ateliers ferroviaires de 170 milles. Les travaux concernant les envolées transatlantiques seront effectués uniquement à Dorval. D'autre part, nous avons sensiblement accru nos services d'entretien et de réparation à Moncton, Toronto et Vancouver, tandis qu'auparavant, presque tous les travaux étaient exécutés à Winnipeg. A cet aspect, nous avons pratiqué une décentralisation considérable. C'est ce que nous apprend l'exploitation; évidemment, l'établissement d'un atelier d'entretien en un endroit quelconque doit se fonder sur la fréquence des envolées. Cela dépend du progrès et du changement. Dans cette industrie qui se modifie sans cesse, il faut répondre aux exigences à mesure qu'elles surgissent. Selon toute probabilité, les gens de Moncton ont refusé de quitter cet endroit pour accepter l'emploi qu'on leur offrait à Dorval; il a donc fallu en congédier quelques-uns. C'est peut-être ce qui s'est passé.

M. ENGLISH : Ils ont tous eu l'occasion d'accepter le nouvel emploi.

M. HAZEN : Sauf erreur, le déficit considérable résulte du fait que les avions n'ont pas été livrés à temps pour les nouvelles envolées projetées?

M. SYMINGTON : Voilà une raison, mais ce n'est pas tout. Je n'ai pas entièrement terminé mon exposé.

M. HAZEN : Je m'excuse.

M. SYMINGTON : Au moyen de chiffres, je tentais d'indiquer pourquoi nos dépenses se sont accrues. Nous nous attendions à recevoir les avions pour la période d'affluence; le retard dans la livraison a donc contribué de façon décevante à empirer l'état financier de la société pendant une année qui a été bien plus difficile que je ne l'avais prévu.

M. HAZEN : Je vous ai peut-être interrompu. . . .

M. SYMINGTON : Pas du tout.

M. HAZEN : Les avions non livrés dont vous avez parlé étaient-ils des DC-3?

M. SYMINGTON : Oui, transformés.

M. HAZEN : Par Canadair?

M. SYMINGTON : Oui.

M. HAZEN : Au nombre de 24?

M. SYMINGTON : De 27. Nous avons eu l'occasion d'en acheter 24 à la fois. Les trois premiers . . .

M. HAZEN : Vous les avez obtenus aux Etats-Unis l'an dernier, il me semble. A-t-il fallu transformer les 24 autres?

M. SYMINGTON : Oui.

M. HAZEN : Vous ont-ils été livrés?

M. SYMINGTON : Oui.

M. HAZEN : A quel moment?

M. SYMINGTON : Les dates varient ; je vais tenter de vous les fournir. Canadair a passé des contrats avec des pays du monde entier et afin de contenter tous ses clients doit leur livrer chacun un avion de temps à autre. En juillet, nous en avons obtenu dix, en août, cinq, en septembre, deux, en octobre, cinq, en novembre, un, et en décembre, un.

M. HAZEN : Les envolées auxquelles vous destiniez ces avions sont-elles inaugurées maintenant ?

M. SYMINGTON : Dans l'ensemble, oui. Nous n'avons pas cessé de prendre de l'expansion car nous disposons d'un nombre suffisant d'appareils pour donner un service plus étendu. Par exemple, en ce qui concerne les avions de 21 places dont l'exploitation est moins coûteuse que celles des aéronefs de 14 places, nous avions prévu . . .

M. HAZEN : S'agit-il des DC-3 ?

M. SYMINGTON : Oui, nous avions prévu le remplacement des Lockheeds. Nous comptions affecter ces appareils aux envolées entre Toronto et Winnipeg le 1er mai, mais nous n'avons pu prolonger le service avant le 15 septembre. Nous comptions également le porter à Lethbridge en juin mais n'y sommes parvenus qu'en décembre. Ces avions très spacieux, relativement parlant, auraient pu transporter des charges plus lourdes et rapporter des recettes plus considérables que les autres ; en outre, la société avait fait tous les préparatifs administratifs nécessaires à cette exploitation.

M. HAZEN : Ce sont les deux services auxquels vous songiez affecter ces 24 avions ?

M. SYMINGTON : Nous comptions également que les DC-3 desserviraient les provinces maritimes dès l'été dernier mais n'avons pu mettre nos projets à exécution avant cette année.

M. HAZEN : Vous amortissez les DC-3 en trois ans ?

M. SYMINGTON : Oui.

M. HAZEN : Pourquoi ?

M. SYMINGTON : Parce que le modèle DC-3, comparé à d'autres avions, est ancien. Il est utilisé depuis plusieurs années.

M. HAZEN : Ne nous avez-vous pas dit l'an dernier qu'aucun bimoteur ne surpassait le DC-3 ?

M. SYMINGTON : Je suis toujours de cet avis, comme je l'étais l'an dernier. Toutefois, on a fabriqué d'autres avions qui seront mis en service et qui, en ce qui concerne le rendement et le coût, sont bien plus avantageux que les DC-3. Ils ne sont pas encore utilisés mais le seront tôt ou tard, sans doute, alors qu'ils nous permettront de réduire les frais et de mettre les DC-3 au rancart. Il reste à savoir si nous pourrions nous en servir au Canada. Toutefois, de grands progrès se réalisent. Nous avons nous-mêmes, par exemple, mis à l'essai un bimoteur thermo-propulsé qui serait très supérieur à tout autre modèle. Nous estimons donc sage d'amortir ces avions en trois ans non à cause de la dépréciation mais parce qu'ils deviennent désuets. Advenant le cas où les nouveaux avions entreraient en service, il ne serait pas à notre avantage de disposer de matériel volant inférieur.

M. HAZEN : Ces avions sont-ils fabriqués aux Etats-Unis ?

M. SYMINGTON : Oui, le Convair, le Martin 202 et le Martin 203 le sont. Je ne me fie plus à aucun fabricant qui m'assure qu'il mettra certains projets à exécution parce que ces avions auraient dû entrer en service il y a un an.

M. HAZEN : Vous n'en n'aviez pas prévu l'utilisation il y a deux ans ?

M. SYMINGTON : Oui, nous suivions de très près les progrès réalisés, mais ces appareils ne convenaient pas à l'exploitation au pays. Lorsque nous avons eu l'occasion d'obtenir 24 avions, nous les avons achetés.

M. REID : Monsieur Symington, pouvez-vous ajouter des renseignements à ceux qui sont parus dans les journaux au sujet de la perte récente d'un appareil d'Air-Canada ?

M. SYMINGTON: Non, monsieur. Nous n'avons rien négligé en vue de nous renseigner mais n'avons pas découvert la cause de l'accident et ne la connaissons probablement jamais. C'est une expérience lamentable.

M. REID: Il a été impossible de retracer l'avion?

M. SYMINGTON: Impossible.

M. HAZEN: Combien d'années d'usure l'avion disparu comptait-il?

M. SYMINGTON: Cinq ans.

M. HAZEN: Quelle expérience le pilote possédait-il?

M. SYMINGTON: Oh, une longue expérience. Au service de la société depuis plusieurs années, il en était à sa 267^e envolée sur cette route.

M. JACKMAN: Je suppose que l'on avait remplacé le moteur plusieurs fois au cours de cette période?

M. SYMINGTON: Oui, on avait effectué l'importante révision no 7. L'avion était pour ainsi dire neuf.

M. JACKMAN: Qu'on me permette de revenir aux employés congédiés; le nombre total s'établissait à 300, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Oui, 300; je ne dis pas que le nombre n'augmentera pas, pas nécessairement aux mêmes endroits mais ailleurs. Lorsqu'on tente de procéder trop rapidement, on prend un peu trop d'expansion, ce qui nécessite ensuite le renvoi d'employés inutiles.

M. JACKMAN: En plus des mécaniciens, quelles catégories d'employés ces chiffres visent-ils? Jusqu'à présent, la société a-t-elle congédié des pilotes?

M. SYMINGTON: Il n'existe plus d'écoles de pilotes. Nous avons fermé la dernière école de formation qui comptait 40 élèves.

M. JACKMAN: Vous avez fermé l'école et renvoyé les élèves?

M. SYMINGTON: Oui.

M. JACKMAN: Vous n'avez congédié provisoirement aucun pilote?

M. SYMINGTON: Non.

M. JACKMAN: Les pilotes de réserve, lorsqu'ils n'effectuent pas d'envolées pour la société touchent-ils quand même leur traitement? Je suppose que la société compte des pilotes de réserve; si elle n'a congédié aucun de ses pilotes expérimentés, les rémunère-t-elle même lorsqu'ils ne sont affectés à aucun service?

M. SYMINGTON: Oui, ils touchent la rémunération minimum. Leurs heures de vol sont moins longues, voilà tout.

M. JACKMAN: La société leur verse-t-elle un salaire garanti auquel s'ajoute un certain montant par mille survolé?

M. SYMINGTON: Un certain kilométrage leur rapporte une somme déterminée.

M. JACKMAN: Me permet-on de poser une question au sujet de la tendance saisonnière des affaires d'Air-Canada pendant l'année?

M. SYMINGTON: Les mois de mai à octobre sont les plus avantageux tandis que les mois de novembre, février, mars et janvier sont les plus difficiles.

M. EMERSON: Faut-il en rendre responsables les conditions atmosphériques?

M. SYMINGTON: En partie. On n'aime pas voyager . . . évidemment il y a eu des accidents d'aviation l'hiver dernier et il faut tenir compte des effets qu'ils ont eus. Si le ciel est nuageux on peut décider de ne pas prendre l'avion. Il arrive donc que le trafic varie avec le temps qu'il fait.

M. JACKMAN: Y a-t-il deux fois plus de circulation entre mai et octobre que pendant le reste de l'année?

M. SYMINGTON: Jusqu'ici, oui. J'ignore si cela va continuer à être vrai. Nous souhaitons que grâce au vol à très hautes altitudes et aux dispositifs d'atterrissages perfectionnés nous pourrions corriger cette situation. Il me semble d'ailleurs que l'hiver est la meilleure saison pour les voyages en avion, sauf dans quelques régions orageuses. Mais il faut que le public se rende compte qu'il n'est pas plus dangereux de voyager en hiver qu'en tout autre temps.

M. JACKMAN: Qu'avez-vous fait des tarifs de transport?

M. SYMINGTON: On a augmenté les tarifs de dix pour cent à compter du 1er avril, au Canada comme aux Etats-Unis.

M. JACKMAN: Le 1er avril 1947?

M. SYMINGTON: Oui.

M. NICHOLSON: On a supprimé également l'escompte sur les cartes de crédit?

M. SYMINGTON: Oui.

M. NICHOLSON: Il faut donc y ajouter ce dix p. 100?

M. SYMINGTON: L'escompte ayant été supprimé et les distances diminuées l'augmentation se chiffre, en moyenne, à 10 p. 100 environ. Toutes les augmentations peuvent ne pas être de dix p. 100, mais dans l'ensemble c'est à peu près le chiffre qu'elles atteignent.

M. REID: Peut-être l'avez-vous déjà expliqué, mais j'aimerais quand même savoir ce qui se passe à Goose Bay, au Labrador. Je vois que vous y avez installé un hôtel et que vous assurez un service pour le personnel et les entrepreneurs. Tout cela doit coûter cher.

M. SYMINGTON: Du point de vue militaire c'est un aéroport très important. Il ne faut pas oublier qu'il se trouve sur l'arc du grand cercle et que les avions étrangers et américains y atterrissent, les uns de plein gré les autres parce que l'aéroport de Gander est inutilisable. Les lignes commerciales s'en servent pas mal.

Le très hon. M. HOWE: Il y a là un groupe de quatre à cinq mille personnes à servir.

M. REID: Je me demandais s'il appartenait vraiment aux lignes aériennes Trans-Canada d'y assurer un service d'hôtel de caractère international.

M. SYMINGTON: Il s'agissait simplement ici de faire des économies. A Gander tout le monde s'est cotisé et la direction de l'hôtel a été confiée à Terre-Neuve. Toutes les lignes contribuent à assurer ce service à Gander. A Goose Bay nous étions seuls et les autres lignes nous ont dit: "La situation est déplorable ici, il faut y mettre bon ordre. C'est votre territoire." Voilà ce que nous on dit les membres de l'Organisation internationale du Transport aérien. Le ministère, estimant que nous savions comment donner à manger aux voyageurs, et ainsi de suite, a cru bon de nous confier un des édifices que l'on trouve là-bas pour que nous puissions servir des repas aux passagers des avions commerciaux qui y atterrissent. Le ministère nous assure contre les pertes.

M. REID: Les Lignes aériennes Trans-Canada ne devraient rien avoir à faire là-dedans.

M. SYMINGTON: Nous n'y tenions pas précisément, mais dans l'intérêt commun il fallait bien que quelqu'un le fit, et puisque l'on nous assure contre les pertes, du point de vue international, nous avons décidé de nous en charger.

M. REID: L'hôtel que l'on a construit là-bas est-il grand?

Le très hon. M. HOWE: C'est un vieil édifice.

M. SYMINGTON: Ce n'est qu'un vieil édifice.

M. HAZEN: Qui assure contre les pertes?

Le très hon. M. HOWE: L'Organisation internationale du transport aérien.

M. JACKMAN: Quel a été le facteur-chargement pour l'an dernier relativement à celui des autres années?

M. SYMINGTON: 76 contre 84.

M. NICHOLSON: Voici plusieurs années que l'on nous promet un service reliant Toronto, Sault-Ste-Marie, Port-Arthur et Winnipeg. Je vois qu'on nous le promet pour 1947. Savez-vous quand ce service-là va commencer?

M. SYMINGTON: Encore une fois, je voudrais bien voir tout signé et paraphé ayant de faire une déclaration. Je dois dire, néanmoins, que mes gens ont voulu que j'annonce que ce service commencerait le 1er juillet et il me fait plaisir d'annoncer que je crois que ce sera effectivement le cas. Là où il s'agit de relations extérieures, les négociations semblent interminables. Vous savez que nous avons dû négocier le droit d'atterrir à Kinross Field, aéroport américain à l'égard duquel

il semblait y avoir conflit entre l'Etat et les départements de l'aviation civile et militaire de Washington. En outre nous désirions également l'usage d'un aérodrome d'urgence à Houghton, dans la péninsule du Michigan, et, pour ce faire, il fallait conclure un accord avec les Etats-Unis, accord qui a été signé. M. English me disait ce matin que tout est prêt maintenant à Kinross, à l'exception d'un marqueur que M. Howe a promis de nous installer. Je crois que l'on pourra annoncer que le service commencera bien le 1er juillet.

M. NICHOLSON : Et les services entre Winnipeg, Saskatoon et Edmonton ?

M. SYMINGTON : Le commandant Edwards nous dira peut-être quand l'aéroport de Saskatoon sera prêt. Voilà longtemps que nous attendons. Nous tenons à assurer ce service.

M. NICHOLSON : Se propose-t-on de desservir Yorkton ?

M. SYMINGTON : Non, pas au début du moins.

M. NICHOLSON : Et on se propose de desservir Medicine Hat et Swift Current ?

M. SYMINGTON : Nos bimoteurs s'arrêteront régulièrement à Medicine Hat comme à Swift Current, à partir du 1er juillet.

M. NICHOLSON : Brandon et Portage sont-ils compris ?

M. SYMINGTON : Brandon l'est, mais il faudra allonger le champ d'atterrissage avant de commencer.

M. NICHOLSON : Et Moose Jaw ?

M. SYMINGTON : Non. Moose Jaw est trop près de Regina comme de Swift Current. On ne peut pas passer son temps à faire atterrir et décoller des avions. On peut s'y rendre en auto.

M. REID : Ma question concerne le service transatlantique. Les envolées transatlantiques rapportent-elles ?

M. SYMINGTON : Je vous en reparlerai un peu plus tard, à la fin de l'année. Je souhaite beaucoup qu'elles rapportent, mais les lignes américaines n'ont pas encore réalisé de bénéfices. Comme vous savez, nous avons construit, ou aidé à construire un avion qui, à notre sens, convient davantage à ce genre de service et au trafic que nous prévoyons que n'importe quel autre.

M. REID : Pourquoi les tarifs ont-ils été réduits ?

M. SYMINGTON : Parce que la plupart des lignes aériennes le désiraient, prétendant qu'ils étaient trop élevés. Cette diminution a été approuvée par les conseils d'aviation des divers pays. Pour ma part, je ne crois pas que je les aurais réduits, mais je me serais peut-être trompé. Il se peut qu'ils aient été trop élevés, pour attirer les voyageurs, mais enfin nous sommes membres d'un organisme dont la majorité favorisait cette mesure et nous avons donc réduit nos tarifs. Je dois dire que le service fonctionne très bien. Nous transportons vers l'ouest des chargements complets et d'excellents chargements vers l'est. A vrai dire, en direction de l'ouest, presque toutes les places sont retenues, jusqu'à la fin de l'année.

M. MAYBANK : Quel est le pourcentage vers l'est ?

M. SYMINGTON : Voici ce qui se passe. Il arrive que l'avion soit complet un jour, mais que le lendemain on n'ait que sept ou huit passagers. Cela varie un peu, mais les choses vont mieux que nous ne l'aurions cru. Nous n'avons pas fait toute la publicité que nous voulions, mais nous renseignons la population autant que nous le pouvons en ce moment.

M. REID : Vous atterrissez toujours à Prestwick ?

M. SYMINGTON : Oui, certainement.

M. JACKMAN : La réduction des tarifs transatlantiques a-t-elle stimulé le trafic ?

M. SYMINGTON : Ce n'est pas facile en ce qui nous concerne, parce que nos vieux appareils n'avaient que dix sièges et que nous n'avons pas réduit nos tarifs avant de mettre nos nouveaux en service. J'ignore s'il a augmenté ou pas. L'an

dernier la circulation en direction de l'est, des Etats-Unis, n'a pas été bonne, notamment après les accidents qui ont eu lieu. Mais elle augmente et elle est en ce moment étonnamment bonne, à peu près comme ici. Si le temps est beau il semble que l'on veuille voyager.

M. NICHOLSON : Quand des passagers allant vers l'est achètent un billet de retour, que faites-vous des passagers allant vers l'ouest ?

M. SYMINGTON : Nous leur donnons un billet de retour vers l'ouest.

M. NICHOLSON : Pour quel moment ?

M. SYMINGTON : Il faut qu'ils indiquent eux-mêmes le temps.

M. JACKMAN : Mais vous le leur assurez ?

M. SYMINGTON : Oui. On ne peut pas emmener des gens là-bas et les y abandonner.

M. HAZEN : Les lignes aériennes Trans-Canada exploitent-elles en ce moment leur propre service transatlantique ?

M. SYMINGTON : Oui, en ce moment.

M. HAZEN : Quand a-t-il commencé ?

M. SYMINGTON : Les nouveaux appareils sont entrés en service le 15 avril, et ce sera là, vraisemblablement, la date de début, à moins que ce ne soit le 1er mai. Mais ce sont les Lignes aériennes Trans-Canada qui assurent maintenant le service transatlantique et non l'Etat.

M. EMMERSON : Quel modèle d'avion ?

M. SYMINGTON : C'est un appareil connu sous le nom de DC-4 M-1.

Le très hon. M. HOWE : Ne l'appellez pas ainsi. Appelez-le le North Star.

M. SYMINGTON : C'est un avion fabriqué au Canada par la Canadair à cette fin précise. C'est notre quadrimoteur à nous.

M. EMMERSON : Et vous en recevez suffisamment ?

M. SYMINGTON : On nous a livré des appareils du premier type. Nous ne recevrons pas le dernier avant juillet.

M. NICHOLSON : Combien sont en service sur l'Atlantique en ce moment ?

M. SYMINGTON : En ce moment, quatre.

M. MAYBANK : "North Star" c'est le nom de l'avion sur lequel M. Howe et d'autres ont traversé le Canada il y a quelque temps ?

Le très hon. M. HOWE : C'était le prototype.

M. MAYBANK : C'était le prototype ?

M. SYMINGTON : Oui.

M. MAYBANK : J'avais cru à l'époque que vous vous proposiez de l'employer à l'intérieur du pays ?

M. SYMINGTON : Nous allons le faire. Nous avons songé, en arrêtant nos projets, à employer autant que possible le même matériel sur l'Atlantique nord et au Canada même, ce qui nous permettra plus de souplesse dans le service.

M. MAYBANK : Le North Star sera donc employé au Canada ?

M. SYMINGTON : Oui.

M. MAYBANK : On n'aura pas de mal à franchir les montagnes avec cet appareil ?

M. SYMINGTON : Aucun. Il a un plafond de 25,000 pieds, marchant avec trois moteurs, et de 28,000 pieds avec quatre.

M. REID : Je me demande si le ministre pourrait nous renseigner sur l'aéroport de Sea Island ? Je me disais que si l'on modifiait l'état de choses existant actuellement, il en reviendrait plus cher aux Lignes aériennes Trans-Canada si cet aéroport retournait à la municipalité.

Le très hon. M. HOWE : Non, les droits sont fixes. Nous avons, petit à petit, déterminé un nouveau barème de droits exigibles dans tous les aéroports, que nous espérons uniformiser.

M. REID : L'Etat est toujours propriétaire de l'aéroport de Sea Island, aux termes d'un accord conclu avec la ville de Vancouver ?

Le très hon. M. HOWE: Non. C'est la ville qui exploite actuellement l'aéroport, à nos frais, ce qui est loin de nous satisfaire.

M. HAZEN: Combien vous ont coûté ces quatre DC-4 M-1?

M. SYMINGTON: \$660,000 chacun.

M. HAZEN: Pour revenir au DC-3 qui, je pense, est disparu au mois d'avril dernier sur la côte du Pacifique, me dira-t-on quelle était sa valeur?

M. SYMINGTON: Lequel?

M. HAZEN: N'était-ce pas un DC-3?

M. SYMINGTON: Non, un Lodestar.

M. HAZEN: A combien évaluiez-vous cet appareil?

M. SYMINGTON: A rien du tout, à trois ou quatre mille dollars. C'était un appareil de cinq ans, tellement déprécié qu'il ne valait plus rien.

M. JACKMAN: Le facteur-chargement des Lignes aériennes Trans-Canada était de 76. Quel était le chiffre correspondant pour les lignes américaines ou autres lignes semblables?

M. SYMINGTON: Je crois que notre chiffre est légèrement inférieur au leur, mais je ne puis jurer de rien. J'ai sous les yeux certains chiffres à ce sujet. On a eu là-bas la même expérience qu'ici. Je ne crois pas être en mesure de vous donner les chiffres exacts. Pourtant je le puis peut-être. La moyenne des lignes aériennes aux Etats-Unis s'établissait à 81.7 p. 100, variant entre 73 et 86. Il s'est passé là-bas ce qui s'est passé ici. On a fortement augmenté la capacité et le facteur-chargement n'a pu se maintenir au même niveau, ce qui correspond évidemment à la différence entre les pertes et les bénéfices. Je vous ai donné les chiffres pour le mois de novembre. La moyenne américaine en fin d'année atteignait 78.74.

M. JACKMAN: La moyenne des douze mois?

M. SYMINGTON: Justement. Voici ce qui se passe. J'ai sous les yeux le dernier numéro de la revue *Aviation News*, qui est en quelque sorte notre Bible à nous. Voici la rubrique: "La circulation aérienne augmente en même temps que les déficits d'exploitation qui atteignent 17 millions pour les deux premiers mois de 1947." On a beau eu là-bas transporter 25 p. 100 de plus de passagers pour les deux premiers mois de 1947 relativement à 1946 on a enregistré un déficit d'exploitation sans précédent de 17 millions. La méthode suivie là-bas veut que le service des Postes accorde des droits de transport de courrier qui assure un bénéfice d'exploitation convenable. Les lignes aériennes ont réclamé de la Civil Aviation Board une augmentation des droits de courrier. M. Tripp, président de la Pan-American, qui passe pour une compagnie très puissante, déclarait à un comité, le 5 mai à Washington, que la Pan-American, pour rester en bonne posture financière, avait besoin de \$22,000,000 en droits de courrier. Toutes les lignes aériennes réclament une majoration de ces droits. Si vous examinez les résultats que nous avons atteints, vous verrez qu'ils sont moins déplorables que l'on pourrait croire, même s'ils sont un peu décevants.

Quoi qu'il en soit nous avons économisé au pays, et au Gouvernement, une somme bien supérieure à notre déficit. Autrement dit, si nous n'avions pas, — ce que je me reproche, — conclu les nouveaux accords relatifs au courrier avec le ministère des Postes et si celui-ci avait payé pour le nombre de milles parcourus, nous aurions touché l'an dernier deux millions de plus que nous n'avons fait. Cependant cet accord a été modifié, le ministère des Postes ayant fait observer, fort justement d'ailleurs, que s'il devait payer en se fondant sur le nombre de milles parcourus, il voulait avoir son mot à dire là-dedans. A notre avis ce n'était pas là une façon de diriger une ligne aérienne, mais en fin de compte, sans ce nouvel accord, nous aurions reçu l'an dernier du ministère des Postes deux millions de plus que nous n'avons vraiment reçu. Notons encore que notre caisse d'assurance a augmenté de \$400,000 au cours de l'année. Notre dépréciation atteint également un

chiffre important. En somme il faut reconnaître qu'à considérer la chose dans son ensemble, et encore que personne ne déteste un déficit plus que moi, nous avons quand même eu la chance d'avoir un excédent pour y parer. L'exploitation a donné de bien meilleurs résultats que pour la plupart des lignes aériennes que je connais.

M. McCULLOCH : Vous avez votre propre caisse d'assurance ?

M. SYMINGTON : Oui.

M. HAZEN : Si vous aviez reçu vos appareils au moment où vous les attendiez et si vous aviez pu établir vos nouveaux services, croyez-vous que vous auriez eu un déficit ?

M. SYMINGTON : Je n'en sais rien. Tout cela dépend, évidemment, du nombre de passagers. Nous croyons que nous en aurions eu suffisamment mais il se peut que nous nous trompions. Les accidents qui se sont produits d'un bout à l'autre du monde à la fin de l'an dernier ont eu, de ce point de vue-là, de très mauvais effets. Nous croyons que nous aurions réalisé des bénéfices. Je ne crois pas, notez-bien, que nous aurions rempli tous nos avions, mais je crois malgré tout que nous nous serions tiré d'affaire beaucoup mieux si nous n'avions pas dépensé notre argent d'abord à modifier nos méthodes d'instruction et ensuite si nous avions reçu nos appareils.

M. NICHOLSON : Si vous aviez transporté autant de courrier qu'en 1944 quelle différence cela aurait-il fait, même aux nouveaux tarifs ?

M. SYMINGTON : Si nous en avions transporté autant cela nous aurait donné \$470,000 de plus.

M. REID : Si le ministère des Postes décidait de transporter la meilleure partie ou la totalité du courrier par la voie des airs, croyez-vous être en mesure d'assurer ce service.

Le très hon. M. HOWE : On n'en est pas encore arrivé à cette décision.

M. SYMINGTON : Si nous pourrions assurer ce service ? Je le crois, surtout si l'on songe aux nouveaux quadrimoteurs qui entrent en service. D'ailleurs nous sommes persuadés qu'étant donné nos moyens actuels, on devrait nous confier tout le courrier aérien de première classe qu'il y a avantage à expédier par la voie des airs.

M. NICHOLSON : Comment expliquez-vous la diminution de courrier aérien en 1945 et en 1946 ?

M. SYMINGTON : Je ne sais pas. On dit que les services de collection et de livraison ne justifient pas l'envoi du courrier par avion. Le ministère des Postes ne veut pas l'admettre et je ne le contredirai pas, mais enfin, il reste que l'on utilise moins la poste aérienne qu'auparavant. J'ignore pourquoi, car nous faisons de la publicité, etc., mais les chiffres n'en indiquent pas moins que la poste aérienne est moins employée qu'elle ne l'était, comme vous pouvez voir.

M. JACKMAN : Quelle est à cet égard la situation aux Etats-Unis ?

M. SYMINGTON : Toutes proportions gardées, la même qu'ici.

M. JACKMAN : Il y a diminution partout ?

M. SYMINGTON : Oui.

M. MAYBANK : On note là-bas aussi une régression ?

M. JACKMAN : Leur taux de courrier aérien est moins élevé que le nôtre ?

M. SYMINGTON : D'un cent. On l'y a réduit à 5c, mais on va le ramener à 6c. Au moment de la réduction on a cru noter une augmentation du courrier, mais cela ne s'est pas maintenu. Du moins c'est ce que m'affirme le ministère des Postes ici.

M. NICHOLSON : L'affranchissement était de 8c aux Etats-Unis. Quand a-t-il été réduit ?

M. SYMINGTON : On l'a réduit à 5c l'an dernier.

M. JACKMAN : Vous ne croyez pas qu'il y ait avantage à réduire l'affranchissement pour la poste aérienne ?

M. SYMINGTON : Je n'ose rien affirmer. A vrai dire j'ai conseillé une mesure de ce genre. Si l'on en juge d'après ce qui s'est passé aux Etats-Unis il se peut que j'aie eu tort, mais j'aurais quand même voulu essayer. Je pense malgré tout qu'avec les moyens dont nous disposons actuellement pour le transport du courrier et des marchandises nous pourrions transporter beaucoup plus de courrier. Un chargement bien équilibré est en effet de la plus grande utilité pour une ligne aérienne. Il y a au Canada tant de facteurs qui jouent contre nous qu'il ne faut rien négliger pour parvenir à équilibrer nos chargements.

M. MAYBANK : Je voudrais signaler au ministère des Postes que je sais pertinemment que depuis un an et demi le service du courrier aérien entre Ottawa et Winnipeg a été très mauvais. Maintes et maintes fois j'ai reçu des lettres qui ont mis presque autant de temps à me parvenir que si elles avaient été expédiées par voie de terre. Il se peut qu'elles n'aient pas été postées au bon moment. Il se peut aussi qu'une fois arrivées ici elles ne soient pas distribuées tout de suite. Il me semble qu'il vaudrait autant déposer une lettre à la poste de façon qu'elle parte par le train, vers dix heures, surtout si elle est destinée à une maison commerciale de Winnipeg où les livraisons sont plus fréquentes que chez les particuliers. J'ignore si le ministère des Postes y eut quelque chose, ou si c'est un cas exceptionnel, mais j'ai des correspondants qui, à mon avis, gaspillent de l'argent en achetant des timbres pour la poste aérienne.

M. REID : Il est étonnant que le contraire soit vrai de la Côte du Pacifique.

M. MAYBANK : Au contraire, cela me semble tout naturel.

M. REID : Il n'est pas rare que l'on reçoive mercredi soir la réponse à une lettre mise à la poste lundi matin. Cela me semble excellent.

M. JACKMAN : Quel rapport y a-t-il entre les taux consentis par le ministère des Postes aux Lignes aériennes Trans-Canada et les taux correspondants, pour les mêmes distances, aux Etats-Unis?

M. SYMINGTON : Vous avez demandé la même question l'an dernier.

M. JACKMAN : Tout change si vite que je tiens à ce qu'on me mette à jour.

M. SYMINGTON : Il m'est difficile de répondre parce que certaines lignes reçoivent beaucoup plus que nous et d'autres beaucoup moins. On fait bien les choses là-bas puisqu'on a accordé des majorations de taux, avec un rappel, se chiffrant par plusieurs millions de dollars, au cours des quelques derniers mois. Ainsi la C. and S. a touché 95c par mille aérien, ce qui est trois fois plus que nous touchons. C'est la Chicago and Southern. La Pan-American réclame des arrérages de \$11,629,370 en droits de transport aérien.

M. JACKMAN : Existe-t-il un barème uniforme, comme le nombre de milles aériens par cent livres par exemple? Comment calcule-t-on en ce moment?

M. SYMINGTON : On utilise parfois le nombre de milles et parfois le mille-livre. Chaque ligne reçoit selon ses exigences.

M. JACKMAN : Vous ne pouvez pas faire de comparaison?

M. SYMINGTON : Non. Néanmoins on peut dire des grandes lignes transcontinentales qu'elles touchent moins pour le transport du courrier que nous.

M. JACKMAN : En tenant compte du nombre de milles parcourus?

M. SYMINGTON : Elles touchent moins, quelle que soit la base de calcul.

M. JACKMAN : Quelle est-elle, dans leur cas?

M. SYMINGTON : Elles font comme nous et se fondent sur la livre-mille, à ceci près qu'elles ont un minimum.

M. NICHOLSON : En ce qui concerne le service transatlantique je me rends compte qu'aucune envolée régulière n'a été supprimée au cours de l'année. C'est une très belle réalisation. Depuis combien de temps est-ce que cela dure?

M. SYMINGTON : C'est en effet une très belle réalisation, pour 1946. Sans doute, tous nos avions ne sont pas arrivés à temps, mais les envolées n'ont pas été supprimées. Le service était très souple, que nous passions par l'Islande ou les Açores ou que nous allions tout droit. L'avion que nous utilisons avait un excellent

rendement à haute altitude, tout comme notre nouvel appareil, et pouvait grimper au-dessus du mauvais temps. Il coûtait très cher à maintenir en service, étant un appareil militaire, mais il était véritablement remarquable. Ce sont du reste les résultats obtenus avec ce moteur-là qui ont été à l'origine de la fabrication ultérieure du North-Star.

M. REID : J'ai fait ce voyage plus souvent par voie de terre que par la voie des airs, mais je me demande s'il n'y a vraiment que 281 milles de Regina à Vancouver ?

M. SYMINGTON : Où avez-vous pris cela ?

M. REID : A la page 8.

M. MAYBANK : Il s'agit peut-être de Regina, Colombie-Britannique.

Le très hon. M. HOWE : C'est la distance supplémentaire au-delà de Calgary.

M. SYMINGTON : Le trajet normal passe par Regina et Lethbridge et nous en avons fait passer un par Calgary. C'est assez mal dit, mais je crois que c'est la distance . . .

M. EDWARDS : Supplémentaire.

M. SYMINGTON : En passant par Calgary.

M. REID : Je vois que l'intérêt sur le capital investi était de \$230,000 en 1945 et de zéro en 1946.

M. SYMINGTON : Je vais vous expliquer cela. C'est en effet un peu étrange, comme l'opération elle-même. Aux termes de la première loi régissant Air-Canada on nous garantissait un droit minimum pour le transport du courrier. Une disposition prévoyait notamment que l'intérêt sur les sommes prêtées par le chemin de fer à la ligne aérienne devait être assimilé aux frais d'exploitation. Cette garantie est disparue au moment où la loi fut modifiée. Le National Canadien est le seul actionnaire, et c'est pourquoi la disposition assimilant l'intérêt aux frais d'exploitation fut abrogée. La seule façon dont nous pouvions verser de l'intérêt consistait à déclarer un dividende, ce qui ne nous coûtait d'ailleurs rien. C'est simplement une question d'actions. Il fallait payer l'intérêt sous forme de dividende. Ce dividende était de \$158,000, somme correspondant exactement à l'intérêt sur le montant détenu sous forme d'actions.

M. JACKMAN : Vous n'avez pas peur d'être condamné pour avoir déclaré un dividende, compte tenu des résultats de l'an dernier ?

M. SYMINGTON : Je ne pense pas. Nous avons un excédent.

M. REID : Votre rapport indique que vous avez transporté 67 p. 100 de plus de passagers. Pourquoi le pourcentage des passagers par rapport aux places disponibles a-t-il diminué ainsi ?

M. SYMINGTON : Parce que nous avons plus que doublé le nombre de nos places. Nous avons mis en service des avions plus gros, et augmenté le nombre d'envolées.

M. EMMERSON : Si le rapport entre le nombre de places disponibles et le nombre des passagers était resté à 83 au lieu de tomber à 76, quels auraient été les effets, du point de vue pécuniaire ?

M. SYMINGTON : Nous aurions sûrement réalisé des bénéfices. C'est au niveau supérieur que cela compte.

M. JACKMAN : Pourquoi teniez-vous à verser ce dividende si votre situation était si mauvaise, du point de vue capital d'exploitation ?

M. SYMINGTON : Je ne vois pas pourquoi le National Canadien nous donnerait de l'argent pour rien. L'opération n'avait rien d'irrégulier ou de suspect, et je l'ai faite. Il se peut que nous devions faire modifier la loi, mais je ne tiens pas du tout à vous présenter un rapport favorable, si, pour ce faire, il faut exiger un sacrifice du National Canadien. Ce rapport, à mon sens, ne serait pas honnête. Je vous ai dit que nous avons versé au chemin de fer de l'intérêt sur les actions qu'il détient dans notre entreprise au taux que cela lui a coûté. Il n'y perd donc rien et le rapport est par conséquent plus exact.

M. JACKMAN: L'actif étant de quelque \$4,365,000 et le passif de quelque \$5,475,000 il est un peu difficile de comprendre pourquoi vous avez versé des dividendes à vos actionnaires, si l'on songe à ce qu'aurait fait une entreprise particulière en pareille circonstance.

M. SYMINGTON: Le passif est en ce moment constitué surtout par des comptes imputables au capital. Quoi qu'il en soit, monsieur Jackman, je l'ai fait, et j'estime que je n'ai pas eu tort. Si vous me trouvez un excédent l'an prochain, je le ferai encore une fois, naturellement.

M. MAYBANK: Vous estimez pouvoir vous défendre contre la poursuite au criminel dont on a parlé tout à l'heure?

M. JACKMAN: Je n'ai pas parlé de poursuite au criminel.

M. SYMINGTON: Si l'on a un excédent véritable on peut verser un dividende. Evidemment, cela peut ne pas être sage, mais je reconnais . . .

M. JACKMAN: A mon avis, c'est une imprudence. Ne faut-il pas du reste que vous émettiez de nouvelles actions pour équilibrer votre budget?

M. SYMINGTON: Précisément.

M. JACKMAN: Je ne veux pas mêler de la politique à mes observations, mais il me semble que vous versez ici un dividende que les bons principes commerciaux condamnent, à mon avis. Il aurait fallu plutôt que vous réclamiez un supplément de capital d'exploitation sous forme de crédit.

M. SYMINGTON: C'est exact, mais il ne s'agit pas ici de verser des dividendes, mais du capital d'exploitation.

M. JACKMAN: Vous n'auriez pas eu besoin de réclamer tant d'argent.

M. SYMINGTON: Non, je ne l'aurais pas fait.

M. JACKMAN: Si votre entreprise était une simple entreprise particulière, à laquelle l'Etat n'avait rien à voir, ni la population, auriez-vous versé ce dividende?

M. SYMINGTON: Peut-être, mais je n'aurais évidemment pas utilisé tout mon argent pour acheter du matériel assimilable à du capital. J'aurais emprunté de l'argent à la banque.

M. JACKMAN: Dans ce cas vous n'auriez certainement pas versé de dividende, parce que la banque ne vous aurait rien prêté du tout.

M. SYMINGTON: J'aurais versé de l'intérêt sur la somme investie. Cette modification s'est produite au milieu de l'année et le National Canadien a placé cinq millions, ou à peu près, sur lequel il a retiré un intérêt de 3 p. 100 d'Air-Canada.

M. REID: Avez-vous l'intention d'assurer un service au Pacifique?

M. SYMINGTON: Vous voulez dire jusqu'en Australie?

M. REID: Oui.

M. SYMINGTON: Oui, c'est un projet que l'on est en train de mettre au point. Tout dépend du moment où nous obtiendrons nos nouveaux avions. Autant que je sache, l'on va donner suite au projet d'assurer une liaison parallèle avec l'Australie. C'est tout ce que je puis dire en ma qualité d'exploitant. J'ignore quelle est la ligne de conduite suivie jusqu'ici. Je n'ai pas de raison d'en douter.

M. MAYBANK: Je me demande si nous pourrions terminer ce matin au lieu de poursuivre la discussion à une séance ultérieure. Nous avons étudié ce rapport aussi soigneusement que possible, et je veux en proposer l'adoption.

M. JACKMAN: Il est un peu tôt, monsieur Maybank. Le nombre de milles parcourus l'an dernier a augmenté de 39 p. 100, mais vos revenus d'exploitation n'ont augmenté que de 22 p. 100. Vous nous avez bien fourni une explication, mais comment expliquez-vous ces chiffres? Vous avez parcouru 39 p. 100 de milles de plus.

M. SYMINGTON: Voici la réponse. Nos revenus globaux, à l'exclusion de ceux qui provenaient du transport du courrier, ont augmenté de 44 p. 100. Toute la perte est attribuable au transport du courrier aérien.

M. JACKMAN: Vous n'allez pas vous plaindre du contrat de transport du courrier? Les relations entre Air-Canada et le ministère des Postes ont toujours été excellentes en ce qui vous concerne?

M. SYMINGTON : Je ne tiens pas à formuler des observations, mais si vous croyez que nous nous en sommes tirés à notre avantage, détrompez-vous. Ces gens ne sont pas nés d'hier. Je ne connais pas de ligne aérienne qui ait eu à conclure si péniblement ses marchés à cet égard. Le président des Central African Railways est venu me voir l'autre jour et nous avons parlé de droits de transport du courrier aérien (il y a ici, en ce moment, trois Sud-Africains). Le ministère des Postes là-bas acquitte des droits qui sont absolument mirifiques ! Il n'y a pas la moindre comparaison entre eux et nous et par-dessus le marché on est d'avis là-bas que l'administration des Postes fait une bonne affaire. Le taux d'affranchissement n'est que de deux cents. Quand on voit que la Pan-American réclame un crédit annuel de 22 millions pour le transport du courrier afin de conserver sa situation actuelle, quand on voit toutes les réclamations qui se font un peu partout, comme par exemple, dans le hansom britannique que j'ai sous les yeux, où l'on note que la B.O.A.C. a touché une subvention de £10 millions, et une subvention supplémentaire, le 15 février, de £810,000 pour un mois et demi et que l'on songe à ce qui se fait ici, et à ce que cela nous coûte, on se rend compte que, ma foi, notre ligne a économisé au pays des millions de dollars. Ainsi M. Tripp disait au Gouvernement des Etats-Unis, en défendant la semaine dernière sa ligne internationale, que si on ne lui donnait pas ce qu'il réclamait, l'Etat aurait à déboursier cent millions en subventions. Quant à nous, nous n'avons jusqu'ici absolument rien coûté au Gouvernement. Je ne dis pas que cela va continuer, mais depuis sept ans il est prouvé que nous avons rien coûté à l'Etat.

M. JACKMAN : Une question d'intérêt général ? Que fait Air-Canada pour favoriser les lignes secondaires, à supposer qu'elle fasse quelque chose ? Les favorise-t-on en quelque façon, vous sont-elles de quelque utilité ?

M. SYMINGTON : Je dois dire que nous leur donnons toutes des conseils, le cas échéant. Nos relations sont excellentes. C'est à nous qu'elles s'adressent pour demander conseil.

M. JACKMAN : Avez-vous arrêté une ligne de conduite précise à l'égard de certaines de ces petites sociétés indépendantes.

M. SYMINGTON : Non, mais nous les encourageons et nous les aidons autant que possible.

M. JACKMAN : Qu'est-ce que vous faites ?

M. SYMINGTON : Nous les conseillons, et c'est encore ce que nous pouvons faire de mieux. Nous leur disons comment on monte une ligne et où elles peuvent trouver les meilleurs appareils.

M. JACKMAN : Vous vous donnez du mal pour les favoriser.

M. SYMINGTON : Bien sûr.

M. NICHOLSON : En tenant compte de vos opérations pour les quatre premiers mois de 1947, quelle sera votre situation à la fin de l'année ? Peut-on prévoir ?

M. SYMINGTON : Je ne saurais rien prédire. Nous avons enregistré des pertes au cours des trois premiers mois, mais l'équilibre revient. Je pense que nous pourrions nous rattraper, mais je n'ose rien affirmer. Il s'agit de savoir si le public va prendre l'avion.

M. NICHOLSON : Il m'a semblé que vous étiez un peu pessimiste.

M. SYMINGTON : Ce qui s'est passé l'an dernier et ce qui se passe actuellement dans le monde nous engage à beaucoup de prudence dans nos prévisions.

M. HAZEN : Je regrette, mais je n'ai pas entendu la question de M. Nicholson. Dans le rapport du conseil d'administration pour 1945 vous notez qu'avant que ce nouveau service ne soit assuré d'une clientèle régulière, la situation pécuniaire restera assez délicate d'ici quelques années.

M. SYMINGTON : C'est exact.

M. HAZEN : Si l'on en juge d'après votre rapport vous avez eu beaucoup de difficultés cette année. Votre déficit a été considérable.

M. SYMINGTON : Oui.

M. HAZEN : Ainsi, songeant à l'an prochain, êtes-vous en mesure de faire une déclaration quelconque? Le National Canadien a toujours soumis des prévisions budgétaires à l'égard de l'année qui vient, mais Air-Canada ne l'a jamais fait.

M. SYMINGTON : Non. Nous indiquons nos frais d'exploitation, mais je suis incapable d'être prophète. Je crois que cette année-ci sera une année difficile, mais je ne puis rien affirmer. Il faut attendre. Nous avons beaucoup de places à remplir et si nous y parvenons, tout ira très bien. Jusque-là nous éprouverons des difficultés.

M. HAZEN : Compte tenu de ce qui s'est passé cette année, vous proposez-vous du point de vue pécuniaire. de modifier vos projets?

M. SYMINGTON : Non, nos projets sont presque tous définitivement arrêtés. Il reste évidemment certains détails à régler, en ce qui concerne la mise en service de nos quadrimoteurs, mais nous ne manquons pas de matériel. Nous voulons que nos appareils volent, et ils voleront aussi longtemps que nous aurons des clients et, ce que nous cherchons par tous les moyens à nous procurer, — du courrier et des marchandises à transporter. Je suis d'avis que nous aurons tout cela si nous avons suffisamment de matériel. Je crois que l'on prendra plus volontiers l'avion si l'on sait qu'il y a des places. Pourtant, je n'ose rien prédire en ce qui concerne notre situation financière à la fin de cette année.

M. HAZEN : Il est dit à la page 6 de votre rapport que l'on a ouvert d'autres bureaux de vente de billets.

M. SYMINGTON : C'est juste.

M. HAZEN : Où se trouvent-ils?

M. SYMINGTON : Nous les avons ouvert pour tous les nouveaux services, c'est-à-dire à Chicago, Cleveland, Victoria et Seattle, et, depuis le premier avril dernier, à Boston. Nous avons encore un bureau à Duluth, un autre à Port-Arthur. Il a fallu en installer dans tous ces endroits.

M. JACKMAN : Les bureaux que vous possédez aux Etats-Unis sont-ils logés dans les mêmes locaux que ceux du National-Canadien?

M. SYMINGTON : Non, nous le faisons à New-York, mais depuis que l'immeuble a été vendu nous avons nos propres bureaux.

M. JACKMAN : Comment Air-Canada aux Etats-Unis parvient-elle à échapper aux règlements américains qui interdisent aux chemins de fer l'exploitation des lignes aériennes? Est-ce clair?

M. SYMINGTON : Mais oui. Je pense que l'on doit considérer que c'est une entreprise d'Etat.

Le très hon. M. HOWE : La raison véritable en est qu'aux termes d'une entente intervenue entre les Etats-Unis et le Canada, l'exploitation canadienne aux Etats-Unis est régie par la loi canadienne et vice versa. Cela fait partie des dispositions internationales régissant l'aviation.

M. JACKMAN : En tout cas il n'y a pas de difficulté?

Le très hon. M. HOWE : Aucune.

M. JACKMAN : Vous louez des hangars de l'aviation militaire à Edmonton et à Toronto? Peut-on me dire ce qu'on paye?

Le très hon. M. HOWE : Il y a un taux fixe de frais de hangars. Je puis dire que le ministère du Transport a augmenté ses recettes provenant de ces aéroports. On vient d'établir un barème de droits de hangar et d'atterrissage exigibles de toutes les lignes aériennes.

M. JACKMAN : Vous êtes les seuls usagers de ces hangars, à Edmonton et à Toronto?

Le très hon. M. HOWE : De certains hangars. En général, on estime que les hangars sont d'utilité publique et on exige à cet égard des droits uniformes.

M. JACKMAN : Y a-t-il un droit de location? Je note qu'à Montréal, Air-Canada vient d'acheter deux grands hangars utilisés jusqu'ici par la R.A.F. Transport Command. Ce service ne fonctionne plus du tout?

M. SYMINGTON : Non.

M. JACKMAN : Il n'est pas assuré par la B.O.A.C.?

M. SYMINGTON : Ces hangars ont été construits au Canada pour la Transport Command, mais ils n'ont jamais cessé d'appartenir au Gouvernement canadien, comme tous les aéroports de Dorval du reste.

M. JACKMAN : Qui avez-vous payé? Le ministère du Transport?

M. SYMINGTON : Oui.

M. JACKMAN : Combien?

M. ENGLISH : C'est la Corporation des biens de guerre qui nous les a vendus.

M. SYMINGTON : Je puis vous fournir ces chiffres. Nous les avons achetés de la Corporation des biens de guerre.

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

M. HAZEN : Oui. J'aurais d'autres questions à demander, mais il est une heure.

Le PRÉSIDENT : Si le Comité y consent, nous nous réunirons de nouveau à 4 heures.

(Le comité suspend sa séance pour se réunir de nouveau cet après-midi à 4 heures.)

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à 4 heures.

Le PRÉSIDENT : Au moment où nous suspendions la séance, à 1 heure, je pense que M. Hazen se disposait à poser quelques questions.

M. HAZEN : A la page 10 du rapport, près du bas de la page, on trouve : "Le service entre Halifax, Saint-Jean, et Boston commencera en avril, avec escale à Yarmouth."

M. SYMINGTON : Oui.

M. HAZEN : Ce service a-t-il été inauguré?

M. SYMINGTON : Oui, le 1er avril.

M. HAZEN : Est-il quotidien ou hebdomadaire?

M. SYMINGTON : Quotidien. Il y a deux envolées par jour. On va aussi à Penfield. Il y a en ce moment escale à Yarmouth.

M. HAZEN : Quel est le trajet? Boston à Halifax, puis à Saint-Jean ou de Boston à Yarmouth, Halifax et Saint-Jean?

M. SYMINGTON : Boston, Penfield, Yarmouth, Halifax.

M. HAZEN : On revient de la même façon?

M. SYMINGTON : Oui.

M. HAZEN : Halifax, Yarmouth, Penfield et Boston?

M. SYMINGTON : Oui.

M. JACKMAN : La liaison que l'on se propose d'assurer avec les Bermudes sera-t-elle saisonnière?

M. SYMINGTON : Il faudra qu'elle soit continue, mais il y aura des envolées supplémentaires selon la saison. Cela dépend naturellement, dans une large mesure, de l'extension du service aux autres îles plus au sud. Je crois que ce service comportera des envolées vers les Indes Occidentales et encore moins vers le Brésil, à supposer que nous allions jusque là.

M. JACKMAN : Quand vous entreprenez un pareil service faut-il que vous vous engagiez envers un organisme international quelconque à respecter un certain horaire?

M. SYMINGTON : Non, il suffit de nous engager à assurer un service suffisant.

M. JACKMAN : Suffisant à transporter les voyageurs qui se présentent?

M. SYMINGTON : Justement. D'ailleurs ceci n'intéresse que les Bermudes et nous, et personne autre.

Le très hon. M. HOWE : Il faut évidemment tenir compte d'un fait dans des services de ce genre. La liaison Montréal-Londres fera vraisemblablement ses frais, mais s'il faut promener le drapeau jusqu'en Amérique du Sud ou en Australie, il faudra que l'opération soit subventionnée, au moins dans ses débuts.

M. JACKMAN : De quel drapeau s'agit-il?

Le très hon. M. HOWE : Le drapeau du Canada.

M. JACKMAN : Depuis la suspension de la séance j'ai eu l'occasion de bavarder avec un député de la Colombie-Britannique. Encore que je n'aime pas beaucoup proposer la diminution des tarifs alors que la société ne réalise pas de bénéfices, je voudrais rapporter ce qu'il m'a dit. Selon lui les tarifs de transport des fruits et des fleurs, surtout les primeurs, sur les avions d'Air-Canada, de l'ouest à l'est sont environ trois fois plus élevés qu'aux Etats-Unis. En savez-vous quelque chose?

M. SYMINGTON : Non, je ne crois pas que nous ayons transporté des fruits. Nous avons transporté des fleurs à Pâques, le jour de la Fête des mères et dans d'autres occasions semblables. Notre service de transport de marchandises n'en est qu'à ses débuts. Nous regardons un peu de tous les côtés pour en étudier les possibilités. Nous avons discuté la chose avec certains organismes de marchands, de détaillants, de grossistes, etc., et nous avons cherché à dresser des plans, qui, naturellement, dépendent de la place dont nous disposerons dans les avions. Cela dépend du courrier et des marchandises "par exprès" que nous aurons à transporter, après quoi nous pourrions songer aux autres marchandises. Les tarifs n'ont pas encore été déterminés. Rien de définitif n'a été arrêté en ce sens. Nous sommes tout simplement à mettre ce service au point et nous souhaitons qu'il prenne une certaine extension. Si l'on songe aux tarifs américains, on se rend tout de suite compte que la situation là-bas est absolument déplorable. On est en train de s'y ruiner parce que l'on autorise d'innombrables entreprises, sans horaire fixe, à transporter des chargements de marchandises. C'est ainsi que l'on arrive à se ruiner et un jour viendra où ce seront les grandes sociétés qui seront obligées d'assurer ce service. Une à une les petites entreprises perdent \$100,000 qu'elles avaient engagés, et bientôt ce seront les grandes compagnies qui seront obligées d'assurer ces services. On me disait là-bas que les choses en étaient arrivées à un point tel qu'on avait décidé de laisser faire le temps. Que ceux qui voulaient perdre de l'argent le perdent, un point c'est tout. Il s'agit toujours d'entreprises de transport aérien par nolisation, dont les exigences, et les règlements sont bien moins sévères qu'ils ne le sont pour les lignes aériennes régulières. Les tarifs y sont déterminés Dieu sait comment. On viendra vous dire, par exemple : "Je vous transporterai ce chargement complet de fraises pour \$500." Il se peut que cela revienne à \$3,000. C'est ainsi que l'on fait les choses là-bas, mais, Dieu merci, nous n'en sommes pas encore là.

M. JACKMAN : Quant à nous, nous ne permettons évidemment pas aux entreprises particulières de transporter des marchandises sur les grandes lignes?

M. SYMINGTON : Qui donc?

M. JACKMAN : Nous ne permettons pas le transport des marchandises par les entreprises particulières, à supposer qu'elles en aient à transporter.

M. SYMINGTON : Certainement pas de Toronto à Chicago. A toutes fins pratiques cette ligne est réservée, en exclusivité, à Air-Canada, aux termes d'un accord.

M. JACKMAN : D'Ottawa alors, ou de Toronto, de Montréal, à Vancouver? Un entrepreneur particulier n'est pas autorisé à faire circuler un avion particulier pour le transport des marchandises?

M. SYMINGTON : Pas avant d'avoir obtenu une autorisation spéciale de la commission des transports. Il faut dire que jusqu'ici il n'a pas encore été question de chargements complets au Canada, exception faite de homards qu'on avait voulu envoyer à Boston, et à l'égard desquels les réclamations ont dépassé les tarifs. Il fallait que ces homards fussent vivants, et s'ils étaient expédiés ou s'ils arrivaient morts, on estimait que l'affaire n'était pas bonne. On a aussi parlé de bleuets. C'est une opération que l'on met deux ou trois semaines à compléter. Pour le reste je n'ai jamais entendu parler qu'il y ait eu au Canada des marchandises en quantité à expédier par avions, et je me demande d'où elles viendraient. Je ne crois pas que la

solution soit là. Il faut plutôt, je pense, chercher des chargements bien équilibrés constitués d'abord par les voyageurs, le courrier et les marchandises expédiées "par exprès", auxquels on ajoute, dans l'espace qui reste, une certaine quantité de marchandises ordinaires.

M. HAZEN : Vous disiez avoir transporté des homards jusqu'à Boston?

M. SYMINGTON : Pas nous. Nous étudions à fond la question en ce moment avec les intéressés, mais l'an dernier une entreprise de Boston s'est chargée de cette opération et elle a éprouvé des pertes sérieuses. Elle a prétendu, naturellement, que les homards étaient morts au moment où on les lui a confiés, mais l'expéditeur a prétendu qu'ils étaient morts en route. Il semble que ces homards ne puissent être vendus que s'ils sont acceptés à l'arrivée. La vente ne se fait pas si un seul d'entre eux est mort, lors même qu'il ne l'ait été qu'une minute. Les réclamations étaient très importantes.

M. JACKMAN : Un monsieur s'est plaint auprès de moi d'avoir été descendu à Lethbridge, je pense, pendant que sa place était prise par une cargaison de lys de Pâques.

M. SYMINGTON : Je connais très bien celui de qui vous parlez.

M. JACKMAN : Il m'a dit qu'il vous avait parlé.

M. SYMINGTON : Il semble n'avoir d'autre but dans l'existence que de m'envoyer des télégrammes au milieu de la nuit et me tirer du lit pour m'annoncer qu'il est à je ne sais quel aéroport ou ailleurs. Il semble croire que c'est ainsi que je puis diriger une entreprise de transport aérien. Je lui ai fait parvenir une explication complète qui m'a paru tout à fait satisfaisante.

M. JACKMAN : La société a-t-elle pour principe de préférer les marchandises aux voyageurs?

M. SYMINGTON : Non, mais elle a pour principe d'assurer ses services de la façon la plus économique et la plus efficace en même temps, de manière à éviter les déficits et à réaliser des bénéfices. L'an dernier, nous avions prévu une envolée spéciale, mais nous n'avons pas reçu de fleurs. Par contre, cette année, celles-ci n'ont pas manqué. Nous ne nous en sommes pas plaints, étant en mesure de les transporter. Arrivés à Lethbridge, nous avons appris que l'aéroport de Regina était bouché, que nous ne pouvions pas continuer. Il fallait donc, soit laisser-là de 800 à 1000 boîtes de fleurs qui allaient certainement se perdre et nous exposer à des pertes sérieuses, soit demander à quatre passagers d'attendre trois heures pour un autre avion. Nos employés ont décidé de demander aux voyageurs d'attendre. Le monsieur dont vous me parlez est de caractère violent et impatient. Il n'a pas voulu attendre et, ayant pris le train de Calgary, il est rentré chez lui trois ou quatre jours en retard. Quant aux autres, ayant suivi nos conseils, ils ont pris l'avion suivant et sont rentrés, sinon à temps, du moins avec un très léger retard. L'exploitation de notre entreprise présente des aspects assez singuliers, et je pense que cela provient du fait que c'est une entreprise publique et non privée, encore qu'à mon avis, il ne devrait pas en être ainsi. C'est ainsi que certaines personnes estiment avoir le droit de m'ennuyer toute la nuit parce que je me trouve être le président d'une entreprise d'Etat. Ce n'est pas du tout mon avis. Il est bien ennuyeux de se voir sans cesse déranger pour apprendre qu'un tel a dû abandonner l'avion à Ottawa et qu'il se plaint de ce que l'on n'est parvenu à lui donner qu'une couchette inférieure sur le train à Toronto. "Allons, dit-il, remuez-vous, faites atteler un wagon spécial." Et cela se passe cinq minutes avant le départ du train. Il faut que je me lève au milieu de la nuit pour de pareils motifs. C'est très ennuyeux et très indélicat, et l'un des messieurs qui ne s'en fait pas faute est de vos amis.

M. JACKMAN : Je ne le reconnais pas à la façon dont vous le décrivez.

M. SYMINGTON : Je crois pourtant que c'est le même.

M. JACKMAN : Peut-être pourriez-vous nous dire comment il se fait que les services aériens du Pacifique Canadien semblent avoir eu pas mal de succès l'an dernier? Sauf erreur, ils ont transformé une perte en bénéfice.

M. SYMINGTON: Je vous le dirai volontiers. Le Pacifique Canadien a eu à cela beaucoup de mérite. Il a décidé de ne pas assurer trop de services réguliers, car ceux qu'il possédait déjà ne faisaient pas leurs frais. Les bénéfices qu'il a réalisés l'ont été grâce à la nolisation d'appareils à des fins particulières. Il y avait beaucoup à faire du côté du Labrador, comme dans les Territoires du Nord-Ouest, plus une grande entreprise de cartographie. On a très bien travaillé.

Le très hon. M. HOWE: Ce n'est d'ailleurs pas tout. On s'est également débarrassé des lignes qui exigeaient l'utilisation d'appareils à flotteurs, genre d'opération qu'il vaut mieux laisser aux petites entreprises. On s'en est tenu à trois modèles d'avions, tous avec train d'atterrissages sur roues. Le service a été réorganisé et a ainsi gagné en rendement, de sorte qu'aujourd'hui il fait largement ses frais et réalise des bénéfices.

M. JACKMAN: Il est remarquable qu'en un an on puisse transformer un déficit de \$308,000 en un bénéfice de \$372,000 alors que le rapport d'exploitation est de 95.3 p. 100. C'est une marge bien étroite. C'est bien plus élevé que vos frais à vous.

M. SYMINGTON: Malheureusement les usagers des grandes lignes aériennes de premier ordre ont été gâtés. Ils sont devenus trop exigeants. Au contraire, si l'on monte dans un de ces avions qui vont dans le nord on peut fort bien se trouver assis à côté d'une vache, ou de quelque chose de ce genre. Voilà comment on fait des affaires. C'est ainsi que le Pacifique Canadien entend l'exploitation d'un service aérien et il n'a qu'à s'en féliciter.

M. JACKMAN: C'est, de toute évidence, une assez grosse affaire. Elle compte 6,813,000 milles de vol commercial en 1946, contre 12,400,000 en ce qui vous concerne.

M. SYMINGTON: Il y a loin jusqu'au Labrador et aux Territoires du Nord-Ouest.

M. MUTCH: Il serait peut-être bon de lui adresser une lettre de félicitations et de nous occuper de nos affaires.

M. JACKMAN: Pardon? Je n'ai pas compris votre question.

M. MUTCH: Je n'ai rien demandé. Je disais qu'il serait peut-être bon de lui écrire et de nous occuper de notre affaire à nous.

M. JACKMAN: Je me demandais s'ils étaient des administrateurs hors ligne.

M. SYMINGTON: Je puis vous dire qu'au moment où l'on était en train de réorganiser ces services, on est venu passer quelques semaines chez nous pour étudier nos méthodes.

M. JACKMAN: Vous n'allez tout de même pas prétendre avoir le monopole de toutes les bonnes idées. Que savez-vous, M. Symington, du service transocéanique que vous exploitez pour le compte du Gouvernement? Je suppose que si vous réalisez des bénéfices vous les versez à l'Etat et que celui-ci s'engage par contre à combler les déficits éventuels.

M. SYMINGTON: Ce n'était pas ainsi que l'entendait le premier accord. Les bénéfices étaient partagés. Mais tout cela va bientôt prendre fin. Nous étions en effet les agents de l'Etat.

M. JACKMAN: Quelle est la politique à l'heure actuelle?

M. SYMINGTON: A l'heure actuelle, les Lignes aériennes Trans-Canada sont chargées de l'exploitation. Je demanderai au ministre ou au Gouvernement de donner une garantie à ce sujet et je ne vois pas pourquoi ils la refuseraient. A mon sens, cela s'impose relativement à toutes ces lignes internationales. C'est la seule méthode possible, me semble-t-il.

M. JACKMAN: Il s'agit de l'exploitation effective par les Lignes aériennes Trans-Canada?

M. SYMINGTON: Oui, pour remplacer un service du Gouvernement.

M. JACKMAN: A partir d'une date future rapprochée?

M. SYMINGTON: En effet; date que mentionnera l'accord qu'on vient de rédiger.

Le très hon. M. HOWE: Le 1er ou le 15 avril.

M. SYMINGTON : Plus tard que cela, je crois.

Le très hon. M. HOWE : Le 1er mai, alors. Nous mettons fin à l'exploitation telle qu'elle s'est faite jusqu'ici. Nous sommes à le faire à l'heure actuelle.

M. JACKMAN : Tout d'abord, les bénéfices ont été répartis d'après une formule acceptée?

M. SYMINGTON : Oui.

M. JACKMAN : Quels ont-ils été l'an dernier?

M. SYMINGTON : Le bilan est en voie de préparation.

Le très hon. M. HOWE : Il y a eu bénéfice. En réalité, si l'on ne tient pas compte de la dépréciation des avions, les bénéfices sont importants.

M. JACKMAN : Le taux de dépréciation est établi à 33 p. 100?

M. SYMINGTON : Relativement aux avions militaires qui n'avaient aucune valeur à toute fin pratique, puisque c'étaient des appareils militaires et que la guerre était terminée.

Le très hon. M. HOWE : Nous avons établi les tarifs au niveau que les voyageurs consentaient à payer, ou à peu près. Tout d'abord, nous transportions le courrier, poste aérienne et objets de la première classe pour la valeur des timbres apposés. Nous n'avons fixé aucun tarif particulier avec le ministère des Postes.

M. SYMINGTON : Au début, nous ne transportions pas de voyageurs.

Le très hon. M. HOWE : Seulement les voyageurs en service commandé et nous les transportions gratuitement. L'exploitation était tout de même excellente.

M. JACKMAN : Depuis combien de temps est-ce une exploitation commerciale, acceptant des voyageurs aux tarifs ordinaires?

M. SYMINGTON : J'ai oublié la date.

M. JACKMAN : Je voudrais savoir si, à l'heure actuelle, ce service réalise ou non des bénéfices.

Le très hon. M. HOWE : Il y a bénéfices au chef de l'exploitation; toutefois, si l'on tient compte de la dépréciation des avions, il y a perte. L'entreprise n'est pas profitable. Nous devrions parler au passé, puisque cette exploitation est abandonnée.

M. JACKMAN : A l'heure actuelle, n'utilise-t-on pas des appareils North Star?

M. SYMINGTON : On n'utilise que des North Star, à l'heure actuelle.

Le très hon. M. HOWE : C'est maintenant un service des Lignes aériennes Trans-Canada.

M. JACKMAN : On ne prétend pas que les North Star ne coûtent rien?

M. SYMINGTON : Tous les avions sont coûteux si les voyageurs ne les utilisent pas. La question entière du transport international dépend de la circulation éventuelle qu'on peut attendre dans un pays comme le Canada. Voilà à quoi tout se résume. La ligne de transport aérien ne peut que se procurer les appareils dont les frais d'exploitation sont les moins élevés et tenter d'engager la population à s'en servir. Si le nombre de voyageurs éventuel est suffisant, la ligne réalisera des bénéfices. Sinon, elle subira des pertes et c'est ce point qu'on ne saurait établir à l'avance, à mon sens. J'entretiens, à ce sujet, des doutes beaucoup plus prononcés que certaines gens, car j'ai l'impression que les voyages aériens n'intéressent aucunement la grande masse des Canadiens. Nous avons une forte population agricole. Ceux qui voyagent par la voie des airs sont les industriels des petites et grandes usines et certaines personnes qui ont de l'argent à consacrer au tourisme. Ce qui assure le si fort volume éventuel de voyageurs aux Etats-Unis, ce sont les milliers de moyennes et grandes usines établies dans ce pays et dont les employés haut placés voyagent en avion. Il n'en est pas de même en notre pays. Disons que nous établissions un service quotidien, — c'est le moins que nous puissions faire, — il faudrait qu'il fût régulier. Nous ne saurions l'interrompre du jour au lendemain. Avec des appareils pouvant transporter 40 voyageurs, il faudrait pouvoir compter sur 12,000 personnes au cours des 365 jours de l'année. L'avenir seul peut nous dire s'il se trouvera, au Canada, 12,000 personnes désireuses de se rendre outre-mer, chaque année, par la voie des airs.

M. JACKMAN : On a constaté que, jusqu'ici, l'exploitation était avantageuse pourvu qu'on ne tienne pas compte des frais de dépréciation ?

M. SYMINGTON : Non, il ne faudrait pas s'imaginer pareille chose.

Le très hon. M. HOWE : Lorsqu'on affecte à un service national des avions militaires mis au rancart, on ne s'inquiète guère des frais de dépréciation. Nous avons, au Canada, plusieurs milliers de ces appareils que nous céderions à très bon compte.

M. JACKMAN : Je cherche à savoir s'il est avantageux, du point de vue commercial, que le Gouvernement se lance dans le transport transocéanique.

Le très hon. M. HOWE : Il sera plus facile de donner ce renseignement l'an prochain et les années qui suivront.

M. SYMINGTON : Nous exploitons les lignes qu'on nous confie. J'ai dit clairement au comité, les années passées, qu'à mon avis, il faudrait sûrement verser une subvention relativement à la ligne du Pacifique. Je suis convaincu qu'il en va de même de la ligne sud-américaine.

M. JACKMAN : Elle permettra de réaliser des bénéfices ?

M. SYMINGTON : Non ; il faudra, j'en suis persuadé, verser une subvention afin de la maintenir.

M. HAZEN : Avant d'inaugurer un service vers l'Amérique du Sud ou au-dessus du Pacifique, attendriez-vous des instructions du gouvernement fédéral ou les administrateurs des Lignes aériennes Trans-Canada prendraient-ils eux-mêmes cette décision ? Qu'est-ce qui les autorise à agir de la sorte ?

M. SYMINGTON : Le Gouvernement nous avertirait qu'il a conclu un accord avec l'Australie et qu'en conséquence nous devons inaugurer un service conforme à l'entente avec le gouvernement australien. Le motif peut être commercial ou patriotique ou se fonder sur les bonnes relations au sein du commonwealth, et le reste. On nous avertit alors d'inaugurer un service, ce que nous acceptons de faire. Dès lors, nous nous en chargeons et non le Gouvernement. Comprenez-moi bien. C'est nous qui exploitons la nouvelle ligne dans les conditions que je viens de mentionner. Il va sans dire que c'est le Gouvernement qui arrête les questions de politique de ce genre, concernant les nouvelles lignes.

M. HAZEN : Sauf erreur, vous n'inaugurez un service transocéanique que sur les instructions du Gouvernement ?

M. SYMINGTON : Oui, après l'avoir consulté.

Le très hon. M. HOWE : C'est le cas de toutes les lignes.

M. SYMINGTON : En effet, même lorsqu'il s'agit de lignes domestiques, nous devons obtenir l'approbation par décret du conseil ; toutefois, dans ce dernier cas, nous faisons nous-mêmes les recommandations.

M. JACKMAN : Je me demande si vous pourriez nous donner des précisions sur l'exploitation passée des services transatlantiques. Le ministre nous a dit, me semble-t-il, qu'en ne tenant pas compte de la dépréciation des avions, les lignes, ces derniers mois, faisaient leurs frais ; que les résultats récents étaient bien supérieurs à ceux d'autrefois.

M. SYMINGTON : Voilà précisément le problème. Nous pourrions réaliser d'importants bénéfices, sans la dépréciation. Nous avons acquis bon nombre d'avions militaires que nous avons transformés, moyennant la forte somme, de façon à éviter toute panne de moteur. Au moment de leur construction, ils avaient été destinés à transporter une cargaison de bombes vers un objectif pour être ensuite immobilisés pendant quelques jours. Il nous a fallu consacrer de longues heures de labeur pour les transformer en machines fiables, capables d'effectuer chaque jour des envolées transocéaniques d'environ trois mille milles. Ceci a exigé beaucoup de travail et d'entretien. Cependant, ces appareils ne pouvaient transporter que dix personnes, ce qui est loin du nombre normal de 30 à 40. Ils n'avaient que 10 fauteuils. Vous les avez vus. Construits à des fins de bombardement, ils ne s'adap-

taient qu'au transport de 10 personnes en plus du courrier. Pendant la guerre, on les utilisait pour le transport du courrier et des voyageurs en service commandé. Ils ne pouvaient toutefois prendre que 10 personnes à la fois. Ils se sont acquis une réputation des plus enviables.

M. JACKMAN : Voici à quoi je désire en venir et peut-être pourriez-vous m'être utile à cet égard : est-il possible d'exploiter un service commercial régulier sans éprouver de très lourdes pertes ou même en réaliser quelque bénéfice en utilisant des appareils du type North Star, par exemple ? C'est un avion commercial pouvant accommoder un nombre convenable de voyageurs, n'est-ce pas ?

M. SYMINGTON : En effet.

M. JACKMAN : Depuis combien de temps exploitez-vous ce service ?

M. SYMINGTON : Deux semaines. Nous avons actuellement quatre de ces avions qui effectuent sept envolées par semaine.

M. JACKMAN : Ce service n'est donc pas du tout profitable ?

M. SYMINGTON : Guère, à l'heure actuelle. Sa valeur réside en ce que le programme est un succès tant du point de vue mécanique que de la régularité des services. Peu d'entreprises commerciales oseraient inaugurer un service quotidien avec quatre avions seulement, sur l'une des lignes aériennes les plus capricieuses de l'univers et réussiraient à le maintenir régulièrement, ce que nous faisons en ce moment.

M. NICHOLSON : N'avez-vous pas dit que vous pouviez accepter 40 voyageurs pour chaque envolée ?

M. SYMINGTON : Nous n'acceptons pas 40 voyageurs pour l'envolée en direction de l'ouest, car nous devons alors lutter contre un vent de 33 milles à l'heure et aucun avion ne saurait transporter sa cargaison maximum dans de telles conditions. Nous accepterons probablement, en plus du courrier, et le reste, de 28 à 30 voyageurs pour les envolées en direction de l'ouest.

M. NICHOLSON : Pouvez-vous, vous ou quelqu'un de vos hauts fonctionnaires, nous dire quelle proportion des voyageurs transatlantiques vous transportez ?

M. SYMINGTON : Presque tous ceux qui viennent au Canada. Je ne saurais vous donner les chiffres pour les Etats-Unis qui ont un très grand nombre d'avions en service, dont les départs sont très fréquents et où le nombre des voyageurs est beaucoup plus important qu'en notre pays, en proportion des populations respectives.

M. NICHOLSON : Savez-vous quel est le nombre d'envolées des lignes américaines.

M. SYMINGTON : Au moins 40 par semaine, je crois.

Le très hon. M. HOWE : Plus que cela, il me semble.

M. SYMINGTON : Plus que cela. Je n'ai pas obtenu les chiffres les plus récents ; Toutefois, il y a en plus les lignes scandinaves, la K.L.M., — la ligne hollandaise, la meilleure de la période d'avant-guerre, — Air-France, et le reste. On m'apprend qu'aucune d'entre elles ne fait ses frais. J'ai les chiffres ici. Pour l'année 1946, au début de laquelle les départs étaient beaucoup moins fréquents, le nombre des voyageurs en partance de New-York s'est établi à 48,000 et ceux qui sont venus du continent européen, en destination de New-York, à 56,000.

M. JACKMAN : Quelles autres lignes viennent au Canada ?

M. SYMINGTON : A l'heure actuelle, la B.O.A.C. seulement.

M. JACKMAN : Votre itinéraire passe-t-il par Terre-Neuve, le Labrador ou la route la plus directe ?

M. SYMINGTON : Tout dépend des conditions climatiques. La route ordinaire passe par Goose ou Gander, Preswick et Londres.

M. NICHOLSON : Combien d'envolées par semaine la B.O.A.C. effectue-t-elle ?

M. SYMINGTON : Une seulement, jusqu'ici.

M. NICHOLSON : Combien de voyageurs transporte-t-elle ?

M. SYMINGTON: Je n'en ai pas la moindre idée. Ce n'est que depuis une semaine ou deux qu'elle exploite ce service. Ses appareils ont à peu près la même capacité que les nôtres. Ils sont un peu plus gros, contiennent un plus grand nombre de fauteuils, mais en direction de l'ouest, ils ne peuvent transporter plus de voyageurs que les nôtres.

M. JACKMAN: Quel est le coût de ces appareils?

M. SYMINGTON: \$600,000.

M. JACKMAN: Et vos DC-3 vous coûtent \$120,000, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Il arrive que nous ajoutions certaines choses, mais ce prix est comparable à celui de toute autre fabrique.

M. JACKMAN: Qu'avez-vous payé à Canadair pour les appareils réaménagés?

M. SYMINGTON: Le prix a varié. Les trois premiers nous ont coûté environ \$130,000, peut-être un peu plus.

M. JACKMAN: Chacun?

M. SYMINGTON: Oui. Le suivant nous a coûté, en chiffres ronds, \$120,000.

M. JACKMAN: Depuis combien de temps acceptez-vous des avions de Canadair? Depuis l'an dernier?

M. SYMINGTON: Sauf erreur, nous avons acquis les trois premiers DC-3 il y a deux ans.

M. HAZEN: N'avez-vous pas dit que les DC-3 vous coûtaient \$150,000?

M. SYMINGTON: Oui, y compris l'aménagement définitif.

M. JACKMAN: Pourriez-vous nous dire quelle somme totale les Lignes aériennes Trans-Canada ont versé à Canadair et à quelles fins? Avez-vous ce chiffre?

M. SYMINGTON: Je ne saurais le dire en me fondant sur les chiffres que j'ai ici. Nous lui avons versé beaucoup moins que nous lui devons, parce que les prix n'ont été fixés que tout dernièrement. Je pourrai vous fournir les chiffres sans difficulté.

M. NICHOLSON: Combien de North Star vous proposez-vous d'acheter?

M. SYMINGTON: Vingt.

M. JACKMAN: Vous dites que le prix n'est fixé que depuis peu; vos achats se fondaient, je suppose, sur certaines conditions contractuelles. Tous les détails sont-ils maintenant réglés?

M. SYMINGTON: Pas tous. Personne n'était en mesure de nous donner un prix déterminé.

Le très hon. M. HOWE: Les frais sont demeurés imputables au Gouvernement jusqu'au moment où nous avons pu fixer le prix, ce que nous avons fait le plus tôt possible.

M. JACKMAN: Les frais étaient tout d'abord imputables au Gouvernement et une fois le prix fixé, les Lignes aériennes Trans-Canada se sont soumises aux ordres reçus?

M. SYMINGTON: Non. Je n'ai jamais pris part à des négociations aussi longues et aussi complexes. Je voulais qu'on s'en tienne à l'ancienne méthode. Les négociations n'ont pas été agréables et elles ont donné le résultat qu'on connaît.

M. JACKMAN: Je ne devrais peut-être pas vous demander si vous avez acquitté le coût de revient en entier. Nous pouvons obtenir ce renseignement d'une autre source.

Le très hon. M. HOWE: Si la société n'a pas acquitté le coût de revient en entier, qui a bien pu le faire?

M. JACKMAN: Qui a bien pu le faire?

Le très hon. M. HOWE: Oui.

M. JACKMAN: Je l'ignore; je pose simplement la question.

Le très hon. M. HOWE: La société a acquitté le coût de revient en entier.

M. SYMINGTON: Je me suis fortement opposé au premier prix demandé. Il était bien supérieur à ce que nous avons effectivement payé. N'allez pas croire que tout ait été des plus simples. Les négociations ont été vraiment difficiles et ont duré deux ou trois semaines.

Le très hon. M. HOWE: Elle a obtenu les avions à bien meilleur compte qu'elle n'aurait pu se les procurer d'aucune autre fabrique.

M. JACKMAN: Lesquels? Les North Star ou les DC-3?

Le très hon. M. HOWE: Les North Star.

M. SYMINGTON: Le DC-3 est un appareil régulier. Il nous coûte un peu plus qu'à d'autres, parce que nous sommes plus exigeants.

Le très hon. M. HOWE: Vous ne sauriez acheter un DC-3 neuf au double du prix que vous acquittez.

M. SYMINGTON: Probablement pas, puisqu'on n'en construit plus. On nous a toujours signalé, cependant, chaque fois que nous nous sommes enquis du prix, que nos exigences étaient plus sévères que celles de tout autre acheteur et c'est la même société qui transformait tous les appareils pour les diverses compagnies de l'univers entier.

M. JACKMAN: Ce chiffre de \$130,000 représente le coût définitif à l'exclusion des modifications que vous avez vous-mêmes effectuées et qui s'élèvent à environ \$20,000 par appareil? Vous n'en avez acheté aucun des gouvernements canadien ou américain comme matériel militaire excédentaire? Vous avez payé \$130,000 pour obtenir ces avions?

M. SYMINGTON: Non. Nous nous sommes entendus avec eux, lorsque nous avons acheté de ces avions que les Etats-Unis mettaient en vente, leur donnant des instructions sur le nombre d'appareils qu'il nous fallait. Nos gens étaient chargés de choisir les meilleurs, d'avertir les intéressés des lignes auxquelles ils seraient consacrés et les fabricants les terminaient. Voilà comment on procédait.

M. POULIOT: Monsieur Symington, je désire vous poser quelques questions.

M. SYMINGTON: Je vous demande pardon, Monsieur Pouliot; l'acoustique de la chambre est très défectueux; de plus, vu mon âge, je n'entends peut-être pas très bien.

M. POULIOT: Je ne vous demande pas de répéter ce qu'on a déjà dit, mais veuillez m'apprendre quand on doit compléter le prolongement de la ligne qui est censée desservir Montréal, Saint-Jean, Québec, Rivière du Loup, Mont-Joli et les localités du bas St-Laurent.

M. SYMINGTON: Il me faut vous renvoyer au ministère, monsieur Pouliot. Je suis prêt à entreprendre le service dès qu'on placera des pistes d'envol à ma disposition. Nous désirons ardemment compléter les terrains d'atterrissage dans cette région; pour ma part, je le suis pour des raisons que je pourrais peut-être qualifier de personnelles ou sentimentales. Toutefois, les terrains ne sont pas encore complètement aménagés.

M. POULIOT: Non, mais avez-vous une idée de la date où ils le seront?

M. SYMINGTON: Pas la moindre.

M. POULIOT: Il s'agit d'un projet bien arrêté des Lignes aériennes Trans-Canada, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Oui. Nous avons préparé les plans et nous les avons fait approuver par un décret du conseil; c'est donc une ligne qu'on exploitera sûrement.

M. POULIOT: L'objet de cette ligne, je suppose, est de fournir aux régions canadiennes les plus anciennement colonisées des services de transport équivalents à ceux dont jouissent des centres plus nouveaux?

M. SYMINGTON: Peut-être bien, monsieur Pouliot. Cependant, pour être franc et du point de vue pratique, j'estime que la population qui sera ainsi desservie par un service combiné reliant tous ces centres nous donne l'occasion d'établir un réseau utile exploitable sans perte et même avec quelque bénéfice.

M. POULIOT: Combien d'aéroports a construits le ministère des Transports?

M. SYMINGTON: Pour les Lignes aériennes Trans-Canada?

M. POULIOT: Oui.

M. SYMINGTON: Je ne sache pas qu'il en ait construit spécialement pour les Lignes aériennes Trans-Canada.

M. POULIOT: Il en a construit un certain nombre que les Lignes aériennes Trans-Canada ont utilisés par la suite.

M. SYMINGTON: En effet, dans tout le pays. Nous utilisons les aéroports qui existent.

M. POULIOT: Vous ne vous occupez toutefois pas de les construire?

M. SYMINGTON: Non.

M. POULIOT: Vous les utilisez tout simplement?

M. SYMINGTON: Nous les utilisons moyennant rémunération. Nous acquittons les tarifs d'atterrissage sur les aéroports construits par le Gouvernement.

M. POULIOT: Je demanderai à M. Howe quelle assistance spéciale reçoivent les aéroports municipaux.

Le très hon. M. HOWE: Nous n'avons aucune politique spéciale à ce sujet, monsieur Pouliot. Vous n'ignorez pas que le niveau de l'embauchage est très élevé au pays en ce moment et nous n'encourageons donc pas les travaux se rapportant aux aéroports. Nous estimons qu'on peut les retarder jusqu'à une période où il sera plus important qu'à l'heure actuelle d'assurer des emplois à nos citoyens. Toutefois, nous construisons les aéroports requis par le Pacifique-Canadien et les lignes principales de transport. Malheureusement, nous avons plus à faire que la longueur de la saison et les sommes dont nous disposons ne le permettent. Cette année, il nous a fallu prolonger nos pistes d'envol pour permettre à de plus gros appareils de s'en servir. Nous avons dû également agrandir nos aéroports en vue des services transatlantiques et il nous a été impossible de nous occuper de la ligne dont vous nous avez parlé. Nous espérons que, l'an prochain, la situation nous permettra d'y accomplir le travail qui s'impose. Sauf erreur, il ne reste qu'un ou deux aéroports à aménager sur cette route: ceux de Rivière-du-Loup et de Campbellton.

M. POULIOT: Il vous faudra beaucoup moins de temps pour transporter 2 millions de voyageurs que pour le premier.

M. SYMINGTON: Je l'espère.

M. POULIOT: C'est ce qui se produira dès que vous aurez les terrains d'atterrissage requis et un réseau assez complet pour permettre à tous ceux qui désirent utiliser les Lignes aériennes Trans-Canada de le faire.

M. SYMINGTON: Je l'espère sincèrement, monsieur Pouliot. Une ligne aérienne n'est guère utile si elle donne un service que la population n'utilise pas et il faut fournir à cette dernière l'occasion de l'utiliser pour le connaître. Toutefois, vu les centres de population groupés le long de ce réseau et le progrès de villes telles que Montréal, Québec, Rivière-du-Loup et Mont-Joli qui alimentent la ligne de Matane, Rimouski et autres endroits jusqu'à Campbellton et St-Jean, j'estime qu'un tel réseau a de bonnes chances de succès en mettant ses services à la disposition d'une foule de gens qui en sont privés à l'heure actuelle.

M. POULIOT: Il est évident, monsieur Symington, qu'un tel réseau peut donner des bénéfices satisfaisants. Pourquoi ne pas utiliser des appareils thermopropulsés? Vous n'êtes pas satisfait, je suppose, des résultats obtenus jusqu'ici?

M. SYMINGTON: On n'est jamais satisfait dans ce genre d'entreprise, monsieur Pouliot, car on cherche sans cesse à faire mieux. Nous songeons aux avions thermopropulsés; c'est dire que nous suivons attentivement les progrès de ces appareils. Nos ingénieurs se tiennent en contact avec les fabricants, les tenant au courant des caractéristiques de vol, des exigences climatiques, et le reste, qu'on attend de ces avions. Nous sommes nécessairement en contact avec eux. Je ne prévois pas qu'un seul appareil thermopropulsé commercial soit en service d'ici trois ou quatre ans. C'est du moins mon impression.

M. POULIOT: Les Lignes aériennes Trans-Canada profitent des recherches dans ce domaine?

M. SYMINGTON: Oui. En fait, notre organisme constitue probablement le bureau de recherche le plus important du Canada en matière d'aéronautique.

M. POULIOT: Merci, monsieur Symington.

M. HAZEN : Voici ce que je trouve à la page 8 du rapport : "La ligne aérienne des Grands Lacs est en voie d'exécution."

M. SYMINGTON : En effet.

M. HAZEN : Savez-vous quand les travaux seront terminés?

M. SYMINGTON : J'ai traité ce point avant la collation, mais j'y reviendrai volontiers si vous le désirez.

M. HAZEN : Pardon, je ne voudrais pas vous imposer cette tâche.

M. SYMINGTON : Je m'en charge volontiers. Sur cette ligne, nous avons terminé l'aéroport situé à proximité d'Owen-Sound qui fait partie du réseau. Il nous a fallu entamer des négociations avec les Etats-Unis, dans le but d'utiliser l'aéroport Kinross, au Sault et l'aéroport d'urgence d'Houghton. Ces négociations internationales se prolongent toujours. Elles sont maintenant terminées et j'ai toute raison de croire que la ligne sera exploitée dès le 1er juillet. D'ailleurs, j'ai l'annonce de l'inauguration de ce service sur mon pupitre depuis quelque temps déjà, mais j n'ai pas voulu qu'on la publie afin de m'assurer tout d'abord que tout est bien en règle et que les aéroports sont prêts, car je déteste retarder une date que j'ai déjà fixée. J'ai toutefois confiance que le service sera inauguré le 1er juillet.

M. HAZEN : Les aéroports sont-ils construits par le ministère des Transports?

M. SYMINGTON : Non, ce sont d'anciens aéroports militaires du gouvernement américain.

M. HAZEN : Même à Owen Sound?

M. SYMINGTON : Non; celui-là est un ancien aéroport auquel nous avons apporté quelques modifications.

M. HAZEN : Qui a procédé à ces améliorations?

M. SYMINGTON : Le ministère des Transports.

M. HAZEN : Le rapport mentionne que des travaux sont commencés à Winnipeg, Lethbridge et Toronto relativement au prolongement des pistes d'envol.

M. SYMINGTON : Oui, afin de permettre aux quadrimoteurs lourdement chargés d'atterrir en toute sécurité.

M. HAZEN : Quand ces travaux seront-ils terminés?

M. SYMINGTON : D'après les renseignements que je possède, ce sera le printemps prochain, ou plutôt cet automne.

M. HAZEN : C'est le ministère des Transports qui effectue ce travail?

M. SYMINGTON : Oui.

M. HAZEN : Savez-vous quel en sera le coût?

M. SYMINGTON : Non; il ne sera toutefois pas très élevé.

M. HAZEN : Savez-vous si on songe à construire un aéroport à Fredericton (N.-B.)?

M. SYMINGTON : Tout ce que j'en sais, c'est ce que j'ai appris, d'une année à l'autre en ce comité; ce que j'ai lu dans les journaux et ce que m'écrivent les chambres de commerce, et le reste, mais je ne vois aucun signe d'un nouvel aéroport pour St-Jean.

M. HAZEN : Je parle de Fredericton.

M. SYMINGTON : Je ne possède aucun renseignement à ce sujet.

M. REID : Je constate qu'on a ouvert de nouveaux bureaux de vente des billets. Où les a-t-on établis?

M. SYMINGTON : A Chicago, lorsque nous avons inauguré notre service Toronto-Chicago; à Cleveland, Boston, Duluth, Seattle, Victoria, Port-Arthur, Fort-William, au moment de l'inauguration de ces diverses routes. Chaque fois que nous entreprenons un nouveau service, il nous faut aménager un bureau de vente des billets.

M. POULIOT : Qui se charge d'aménager le service de balisage? Est-ce le ministère des Transports?

M. SYMINGTON : Oui.

M. LAPOINTE: Monsieur Symington, en répondant à une question de M. Pouliot, vous avez mentionné la possibilité d'organiser un service aérien le long du St-Laurent, par Québec, Rivière-du-Loup et Mont-Joli; ceci nécessiterait-il l'absorption de la ligne du Pacifique-Canadien de Montréal et Québec en direction du Golfe?

M. SYMINGTON: C'est chose comprise, je crois. Il y a déjà quelques années qu'un décret du conseil octroyait cette route à Air-Canada. Les Quebec Airways sont disposés à nous la céder, car leur exploitation n'est pas profitable.

M. LAPOINTE: Peut-on dire, pour employer l'expression consacrée, que cette question fait l'objet d'une étude sérieuse?

M. SYMINGTON: Je l'ignore. Tout ce que je sais, c'est que le décret est adopté et que je désire me charger de ce service pourvu que le Gouvernement fournisse les aéroports.

M. LAPOINTE: Je ne crois pas me tromper en affirmant que cette ligne sera très bien accueillie.

M. HAZEN: Savez-vous si on a pris quelque mesure dans le but d'aménager un aéroport à Fredericton?

M. SYMINGTON: Pas que je sache. Je ne connais rien d'officiel à ce sujet.

M. POULIOT: Vous possédez les appareils nécessaires à l'exploitation de cette ligne?

M. SYMINGTON: Oui.

M. POULIOT: Vous attendez que les services mis à la disposition de la société par le ministère des Transports soient prêts?

M. SYMINGTONS: C'est cela.

M. POULIOT: Dès qu'ils le seront, vous êtes prêt à commencer?

M. SYMINGTON: Oui.

M. POULIOT: Merci. Monsieur Howe, quand croyez-vous que ces services supplémentaires seront prêts?

Le très hon. M. HOWE: J'attends votre visite, monsieur Pouliot.

M. JACKMAN: En parcourant le compte du revenu, sans oublier que les recettes d'exploitation ont augmenté de 22 p. 100 au cours de l'année, on constate que certains montants indiquent une majoration bien supérieure à 22 p. 100 et, cependant, le chiffre de l'entretien de l'outillage, \$1,445,000 est à peu près le même que celui de l'année précédente, \$1,459,000.

M. SYMINGTON: Un mot d'explication. Il est une autre raison qui me fait préférer les DC-3 et je suis convaincu que les résultats seront encore plus satisfaisants cette année. Le coût d'entretien des DC-3 d'une capacité de 21 passagers est inférieur à celui des Lockheed ne pouvant transporter que 14 voyageurs; nos frais, au chapitre des avions, si les renseignements obtenus des préposés à l'entretien sont exacts, seront encore plus favorables par la suite. Voilà pourquoi, malgré l'augmentation prononcée du nombre d'appareils, nos frais d'entretien ne se sont pas relevés.

M. JACKMAN: Le chiffre relatif aux frais d'entretien est tout à fait satisfaisant, mais on ne peut en dire autant de services au sol qui coûtent \$3,638,000 en regard de \$2,851,000. Les frais fluctuent relativement aux services au sol et d'autres postes indiquent de fortes variations sur l'année précédente.

M. SYMINGTON: Je puis donner des explications pour chaque poste en particulier.

M. JACKMAN: Je désire simplement savoir quelle est la réaction des administrateurs lorsqu'ils constatent qu'en dépit d'une majoration des recettes de 22 p. 100, certains postes de dépenses se sont relevés dans des proportions de 50 à 100 p. 100.

M. SYMINGTON: J'ai tenté d'expliquer ce point ce matin. Je vous ai dit que nous consacrons de fortes sommes à la formation du personnel, au remplacement des appareils, à l'utilisation de l'outillage nouveau, à la préparation préalable à la réception d'appareils qui n'arrivent pas à temps et que, pour ces raisons, nos frais

sont anormalement élevés. Les salaires et traitements relatifs aux services au sol se sont relevés de 36 p. 100; le total s'établissant à \$521,460. Voilà une augmentation de 23 p. 100 au chapitre du personnel au sol correspondant à une expansion des services se traduisant en un relèvement de 37 p. 100 du nombre de milles parcourus. Le prolongement des routes représente 22.9 p. 100 du réseau entier et le nombre de voyageurs s'est relevé de 67 p. 100. Augmentation du personnel de surveillance et de formation, transfert d'employés, logement du personnel aux postes éloignés, voilà autant d'éléments de l'expansion des services. Les immeubles et bureaux sont devenus plus spacieux, les départs plus fréquents et les loyers plus élevés. Tels sont quelques-uns des postes se rapportant aux services au sol.

M. JACKMAN: Ce qui m'intéresse, c'est de connaître quelle est votre réaction, à titre de directeur commercial d'Air-Canada, lorsque vous constatez que les dépenses diverses s'accroissent dans des proportions plus importantes que les recettes.

M. SYMINGTON: Je m'en inquiéterais, si je n'en avais pas l'explication; mais je la connais. C'est tout de même inquiétant jusqu'à un certain point. Ce sont des choses qu'on n'aime pas. Il n'est pas agréable de verser \$400,000 de plus en salaire, de perdre une somme équivalente sur le transport du courrier, de consacrer \$800,000 à la formation en prévision des services accrus; mais nous savons qu'il s'écoulera plusieurs années avant que nous ne soyons appelés à faire face à une situation semblable. J'espère que vous avez pris note, lorsque je suis entré dans les détails ce matin, des pertes subies par les lignes américaines, qu'on nous cite toujours en exemple; elles ont été de beaucoup supérieures aux nôtres, bien que la situation soit moins difficile pour elles que pour nous.

M. JACKMAN: Je dois avouer comprendre que certains de ces postes augmentent: salaires et traitements, préposés aux voyageurs, loyer des aéroports, immeubles, bureaux et, ici, le chiffre est de \$191,000 comparativement à \$132,000...

M. SYMINGTON: Si le nombre de passagers s'augmente de 67 p. 100, les frais doivent nécessairement se relever. L'explication ne vous satisfait-elle pas? Je ne voudrais pas que vous la rejetiez à la légère.

M. JACKMAN: Un si grand nombre de ces postes sont majorés: commissions, loyer des bureaux; le service des repas aux voyageurs est passé de \$200,000 à \$356,000.

M. SYMINGTON: Il faut ajouter 67 p. 100 puisque, je le répète, nous servons des repas à un nombre de voyageurs plus important dans la proportion de 67 p. 100. De plus, je l'ai expliqué ce matin, la mise en service des DC-3 nous a permis de servir des repas chauds, ce qui plaît à vos passagers. Tous ces services sont parfaitement motivés. J'estime qu'une expansion de 35 p. 100 de la distance parcourue explique le relèvement de 23 p. 100 des frais des services au sol. Lorsque nous transportons 67 p. 100 plus de passagers que jamais auparavant, nos frais doivent nécessairement s'élever, surtout si l'on songe que nos appareils sont loin d'être remplis à pleine capacité.

M. JACKMAN: Comme l'a mentionné M. Pouliot, le premier unité coûte beaucoup plus que les suivants.

M. SYMINGTON: En effet, à condition que les appareils soient remplis. On ne saurait administrer une ligne aérienne à la bonne franquette. Etant passé de la période de reconstruction, où la demande de service et de places était prononcée, à celle d'après-guerre, nos avions sont à moitié vides. Nous avons l'occasion d'acheter des appareils et de les transformer et c'est ce que nous avons fait. Il nous faut maintenant les remplir; c'est là tout le problème. Si nous y réussissons, nous réaliserons des bénéfices; sinon, nous subirons des pertes. Rien de plus simple, sauf qu'il faut également exercer la plus grande vigilance afin que personne ne commette d'imprudence soit avec les avions, soit avec l'argent. Voilà ce qu'exige l'exploitation d'une ligne aérienne.

M. JACKMAN: A mon avis, tout cela revient à savoir, ce qui est très important, si notre expansion n'est pas trop rapide.

M. SYMINGTON : C'est possible, mais on ne saurait mesquiner lorsqu'il s'agit d'une entreprise aussi changeante que celle-là. C'est impossible. Il y a nécessairement des années d'abondance et des années de disette et ces dernières sont précisément celles où il faut transformer complètement l'entreprise comme nous avons dû le faire à la suite de plusieurs années de guerre.

Le très hon. M. HOWE : C'est une question de politique gouvernementale. L'expansion de l'aviation de façon à venir en aide aux aviateurs militaires démobilisés fait partie de notre programme de reconstruction.

M. SYMINGTON : A mes yeux, cette raison n'a que peu de valeur ; j'accepte volontiers la responsabilité de l'expansion, indispensable à l'exploitation d'un réseau aérien. On ne saurait demeurer impassible devant les reproches adressés à mon personnel par les gens qu'on forçait à céder leurs places et par ceux qui ne réussissaient pas à s'assurer un siège et qui nous qualifiaient de ligne de quatre roues. Nous avons eu l'occasion d'acheter des avions et nous en avons profité ; de plus, nous allons les remplir ; dans l'intervalle, je vous l'ai dit l'an dernier, les difficultés financières seront exceptionnelles ; cette année, la situation ne sera probablement pas encourageante. Toutefois, nous organisons un service. L'an dernier, nous avons transporté 308,000 personnes comparativement à 150,000 l'année précédente. Nous relierons de plus nombreux centres de tout le pays et nous contribuons à organiser un nouveau mode de transport. Si vous croyez qu'on peut appliquer les principes des sciences exactes à une exploitation de ce genre, détrompez-vous. A défaut de la prévoyance et du courage nécessaires à l'organisation des services, mieux vaut se retirer de ce domaine. J'admets qu'on puisse aller trop loin ; la chose est possible un peu partout. C'est une question de jugement et il se peut qu'on fasse erreur. Cependant, en ce qui concerne Air-Canada, je ne crois pas que les erreurs soient très prononcées ; elles ne l'ont pas été jusqu'ici.

M. JACKMAN : Consentiriez-vous à comparer le taux d'expansion d'Air-Canada à celui d'un réseau transcontinental type des Etats-Unis, au cours de l'année dernière ?

M. SYMINGTON : Nous n'avons pas dépensé . . .

Le très hon. M. HOWE : Nous nous inquiétons fort peu de ce qu'on fait aux Etats-Unis.

M. SYMINGTON : Nous sommes mesquins si nous nous comparons à ces réseaux. Voyons un peu : T.W.A., l'une de dix-huit lignes différentes, a perdu 8 millions et demi de dollars ; les American Air Lines, réputées comme étant parmi les plus efficaces des Etats-Unis, ont enregistré des pertes de 5 millions en trois mois.

M. NICHOLSON : Et United ?

M. SYMINGTON : Elle a éprouvé des pertes ; toutefois, étant plus conservatrice que les autres, son déficit est moins considérable.

M. NICHOLSON : Lorsque vous avez songé à augmenter les tarifs, était-ce à l'exemple des sociétés américaines ?

M. SYMINGTON : Non. En réalité, l'augmentation, dans les deux pays, s'est effectuée indépendamment l'une de l'autre. Il n'y a pas eu la moindre consultation entre les lignes américaines et la nôtre, à ce sujet. Il m'était tout à fait évident que nous ne pouvions continuer à acquitter nos frais supplémentaires et traverser la présente période, aux tarifs que nous exigeons. Ce fut un réel soulagement d'apprendre, avant même que notre augmentation n'entre en vigueur, — augmentation dictée par la Commission et par personne autre, — que les lignes américaines, — suivant les instructions de la C.A.B., — relevaient leurs tarifs de 10 p. 100.

M. NICHOLSON : A l'heure actuelle, le tarif militaire est à peu près le même dans les deux pays ?

M. SYMINGTON : Oui, à peu près. Le nôtre est légèrement supérieur ici et là, mais nous accordons toujours la réduction de 10 p. 100 sur les billets aller et retour. Plusieurs lignes américaines ne le font pas.

M. NICHOLSON : Une réduction de 15 p. 100 s'appliquait à vos cartes de crédit ?

M. SYMINGTON : Oui, mais nous ne l'accordons plus et à bon droit, il me semble.

M. NICHOLSON : Aux Etats-Unis on ne l'accorde plus depuis assez longtemps ?

M. SYMINGTON : Depuis deux ou trois ans environ. Cet escompte était habituellement accordé aux entreprises importantes dont beaucoup de membres voyageaient dans nos appareils. Elles devaient faire un dépôt. Alors les voyageurs de commerce nous ont fait remarquer que, puisque les chemins de fer leur accordait des tarifs de faveur, ils ne pouvaient payer plein prix sur nos avions. Pourquoi accordions-nous un escompte à certaines sociétés et non à eux ? D'autres encore, prétendant être associés à des organismes dont les membres voyagent beaucoup, voulaient bénéficier de l'escompte de 15 p. 100. La même chose se produisait aux Etats-Unis et j'estime que c'est sagement qu'on a placé tout le monde sur le même pied. Les escomptes ont donc été abolis.

M. le PRÉSIDENT : Y a-t-il d'autres questions ?

M. HAZEN : A la page 8 vous mentionnez qu'en dépit de la pénurie de matériel, des mesures ont déjà été prises visant à l'installation d'un système d'atterrissage par instruments aux aéroports canadiens. A quels aéroports les a-t-on installés ?

M. SYMINGTON : Les travaux sont en cours à Montréal, Toronto, Winnipeg, Regina, Lethbridge et Vancouver. L'installation d'essai est à Dorval.

M. HAZEN : Les résultats sont-ils satisfaisants ?

M. SYMINGTON : Oui et non ; rien ne sera parfaitement satisfaisants tant que nous n'aurons pas réalisé l'atterrissage sans visibilité aucune. Nous y arriverons.

M. HAZEN : C'est de cela que je voulais parler.

M. SYMINGTON : Nous y arriverons dès que l'intelligence et l'ingéniosité humaines auront résolu le problème ; dans l'intervalle, l'atterrissage par instruments et la direction des appareils du sol représentent de très grandes améliorations sur les anciennes méthodes. Grâce aux nouveaux dispositifs de direction, nous pouvons maintenant atterrir en toute sécurité en dépit d'un plafond très peu élevé. Il ne s'agit pas de réussir dans un mois ou un an. J'ai remarqué, avant-hier, que le gouvernement des Etats-Unis avait consacré 50 millions de dollars aux systèmes dont nous nous entretenons en ce moment, à du travail purement expérimental. Nous nous tenons parfaitement au courant par l'entremise de l'IATA, qui, soit dit en passant, nous coûte assez cher, puisque notre situation est telle qu'on compte sur nous pour obtenir conseils et assistance techniques. Le problème est à l'étude. Tout le monde y travaille, car le transport aérien ne sera parfaitement efficace qu'en autant qu'il sera régulier, ce qu'il ne sera possible de réaliser que lorsqu'on pourra atterrir sans visibilité.

M. HAZEN : C'est impossible à l'heure actuelle ?

M. SYMINGTON : Oui.

M. HAZEN : Les progrès n'en sont pas encore rendus à ce point ?

M. SYMINGTON : Personne ne peut atterrir sans visibilité aucune.

M. HAZEN : On le peut lorsque la visibilité est restreinte ?

M. SYMINGTON : Oui.

M. HAZEN : Dans quelles proportions ?

M. SYMINGTON : Dans le cas d'un aéroport en particulier, il fallait autrefois un plafond d'au moins 1,000 pieds ; maintenant 300 pieds suffisent.

M. HAZEN : Est-ce à dire qu'il soit possible d'atterrir si l'on peut voir à 300 pieds en direction verticale ?

M. SYMINGTON : Oui, avec l'aide disponible.

M. HAZEN : Avez-vous eu de nombreux accidents l'an dernier ?

M. SYMINGTON : Non.

M. HAZEN : A quoi se sont élevés les dommages aux avions

M. SYMINGTON : J'ai un rapport sur ce point. Le 12 février, à Regina, un train d'atterrissage s'est écrasé au contact du sol ; les dommages se sont élevés à \$7,000.

M. HAZEN : Où était-ce ?

M. SYMINGTON: A Regina. Le train d'atterrissage s'est écrasé et c'est cette somme que nous avons consacrée aux réparations. A Moncton, un avion a été démolé dans un atterrissage à plat.

M. JACKMAN: Un atterrissage par un étudiant-aviateur?

M. SYMINGTON: Oui.

M. HAZEN: A quelle valeur estimiez-vous l'appareil?

M. SYMINGTON: \$12,285. Dans ce chiffre je comprends tous les dommages. A Moncton, le 5 octobre, les freins ont manqué et l'avion a frappé un immeuble, causant \$1,000 de dommages, à Winnipeg, perte d'une somme équivalente lorsqu'un appareil a laissé la piste d'atterrissage. A Toronto, le 11 novembre, un train d'atterrissage s'est écrasé causant des dommages de \$2,000.

M. HAZEN: Et les voyageurs blessés? Y en a-t-il eu?

M. SYMINGTON: Aucun.

M. NICHOLSON: Avez-vous des chiffres indiquant combien plus sûr est le voyage par air que le voyage par train, autobus ou automobile?

M. SYMINGTON: Je ne les ai pas ici, mais c'est le moyen de transport le moins dangereux de tous. Malheureusement, lorsqu'un accident arrive, on en fait plus ou moins grand état; il est toutefois moins dangereux de voyager en avion que par tout autre moyen de transport.

M. MUTCH: Il n'y a pas de statistique sur les blessures subies par les passagers? Il n'y en a presque pas eu?

M. SYMINGTON: Non, presque pas.

M. MUTCH: Ou bien vous arrivez à destination ou bien vous arrêtez en route, n'est-ce pas?

M. SYMINGTON: Exactement.

M. NICHOLSON: N'avez-vous pas de chiffres comparatifs entre le Canada et les autres pays?

M. SYMINGTON: Il m'a toujours répugné de discuter ce point, peut-être suis-je un peu superstitieux. Il est tout de même certain que, dans ce domaine, nous sommes aussi chanceux sinon plus que quiconque. Nous l'avions été plus que les autres jusqu'au moment du malencontreux accident survenu récemment. Je n'ai pas consulté les chiffres depuis, mais, jusque-là, notre pourcentage était meilleur que celui de toutes les autres lignes.

M. JACKMAN: Je n'ai pas encore bien saisi la comparaison de notre taux d'expansion avec celui des Etats-Unis.

M. SYMINGTON: Le nôtre est bien inférieur au leur, je crois. J'en suis même convaincu et c'est normal qu'il en soit ainsi. Nous n'en avons cependant aucun mérite, car ce fait est attribuable à notre situation tout à fait différente.

M. HAZEN: L'an dernier, pendant l'étude du rapport par le comité, le ministre de la Reconstruction nous a appris que la ville de St-Jean se plaignait des rapports météorologiques émanant de Clover-Valley. Il nous a dit que les météorologistes devaient procéder à une enquête. J'aimerais que le ministre nous dise si l'enquête est terminée et si un rapport a été soumis.

Le très hon. M. HOWE: Je ne crois pas qu'elle soit terminée. Je n'ai reçu aucun rapport ces derniers temps. L'enquête se poursuit depuis plusieurs mois. Toutefois, nous nous sommes transportés à Penfield, plus près de St-Jean, qui nous tiendra probablement très occupés.

M. HAZEN: Se propose-t-on d'abandonner Blissville?

Le très hon. M. HOWE: Oui.

M. REID: Plus l'étude du rapport se prolonge, plus nombreuses sont les questions qui surgissent. En voici une que je n'aurais probablement pas posée sans cela. A la page 8, les recettes par passager payant sont établies à \$26.41. Toutefois, à la page 14, les recettes d'exploitation au chapitre des passagers sont fixées à \$8,065,477. Peut-être ai-je fait erreur, mais j'ai multiplié 305,000 voyageurs par \$26.41 et j'ai obtenu un total de \$7,986,713. Est-ce exact? Je le répète, je n'aurais

probablement pas posé cette question, mais plus l'étude du rapport se prolonge, plus nous nous imaginons y trouver des points intéressants. Quand je n'ai rien à faire, je m'amuse à multiplier. J'aime à jouer avec ces chiffres.

M. SYMINGTON: Vous avez peut-être fait une légère erreur de calcul. C'est une question de fraction. Je demanderai aux comptables de faire la multiplication.

M. le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions en attendant la réponse à celle-ci? Nous avons le rapport du vérificateur. J'espérais en aborder l'étude.

M. LOCKHART: Combien a-t-on émis de laisser-passer? Ce point n'est peut-être pas étranger à la question de M. Reid. Combien a-t-on émis de laisser-passer gratuits pour tout le réseau?

M. SYMINGTON: J'ai le renseignement ici.

M. LOCKHART: Ceci peut se rapporter à la question de M. Reid.

M. SYMINGTON: Je ne le crois pas. Sauf erreur, en multipliant \$26.41 par le nombre de passagers payants, on obtient le chiffre indiqué. Les recettes par voyageur payant ont été de \$26.41 et nous en avons transporté 308,000 environ. La multiplication devrait donner le montant mentionné, du moins je le crois.

M. LOCKHART: Combien a-t-on émis de laisser-passer gratuits?

M. SYMINGTON: Je puis obtenir ce renseignement.

M. McCULLOCH: Je propose l'adoption du rapport.

M. LOCKHART: Un instant.

M. SYMINGTON: Employés d'Air-Canada en vacance, 3,747; personnes à leur charge, en vacance, 1,665; fonctionnaires du ministère des Transports, en voyages d'affaire, 71; envolées gratuites pour représentants des journaux et de Radio-Canada, et le reste, 822. Il s'agit ici d'inaugurations de nouvelles lignes et de publicité. Fonctionnaires des Postes en voyages d'affaire relatifs aux services de courrier aérien, 62; employés d'autres lignes aériennes, 4; dignitaires de gouvernements alliés, 10; employés du National-Canadien en voyage d'affaire pour la compagnie, 66; personnes expulsés et fonctionnaires de l'immigration, 33; employés en tournées de propagande, 8; soit un total de 6,500 environ.

M. le PRÉSIDENT: Messieurs, on a proposé l'adoption du rapport. Avez-vous posé toutes les questions qui vous intéressaient? Je ne voudrais pas être accusé d'avoir abrégé la discussion. M. McCulloch a proposé l'adoption du rapport.

Le rapport est adopté.

Passons maintenant au rapport du vérificateur. Un représentant des vérificateurs est présent. Le rapport se trouve à la page 14. Il n'est probablement pas nécessaire de le lire. Désirez-vous poser quelques questions au sujet du rapport du vérificateur concernant les Lignes aériennes Trans-Canada? M. Matthews est présent et prêt à répondre à vos questions.

LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

Le 15 mars 1947.

Au très hon. ministre de la Reconstruction et des Approvisionnement,
Ottawa, Canada.

Monsieur,

En vertu de l'autorisation que vous confère la loi de 1937 sur les Lignes aériennes Trans-Canada et ses modifications de 1945, nous avons vérifié les comptes des Lignes aériennes Trans-Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1946 et, par votre entremise, nous présentons maintenant notre rapport au Parlement.

Les Lignes aériennes n'ont pas été incorporées au réseau national, bien que la totalité de leurs actions soient détenues par les Chemins de fer nationaux du Canada.

Pour compléter notre certificat des vérificateurs apparaissant à la fin du rapport financier publié par Air-Canada, nous formulons les observations suivantes au sujet du compte du revenu, du compte de surplus et du bilan :

Compte du revenu

Les recettes du transport du courrier jusqu'au 31 mars 1946 se fondaient sur la distance parcourue pour les services postaux réguliers et, par la suite, sur les livres-milles de matières potales transportées en conformité du contrat postal révisé d'Air-Canada.

On peut résumer comme il suit le déficit de \$1,115,000 pour l'année 1946 :

Surplus après déduction des frais généraux d'exploitation mais avant déduction de la dépréciation.....	\$ 399,000
Moins : dépréciation	1,514,000
Déficit	\$ 1,115,000

Le déficit de 1946 ne comprend pas l'intérêt de 3 p. 100 sur le capital fourni à Air-Canada par le réseau national, qu'on a considéré comme dividendes puisés aux surplus. En 1945, l'intérêt de 5 p. 100 avait été imputé au compte du revenu. La modification apportée en 1946 découlait de l'amendement de 1945 à la loi de 1937.

Les frais généraux d'exploitation, composés surtout de salaires et traitements, peuvent se répartir entre les postes suivants qu'il peut être intéressant de consulter :

- a) Coût de la formation du personnel nécessité par le programme d'expansion des services aériens au Canada et vers les Etats-Unis, ainsi que les frais additionnels imputables à la formation pour le service transatlantique;
- b) Frais d'administration exigées par le National-Canadien;
- c) Loyer d'aéroports, de hangars et d'autres immeubles, bureaux d'aéroports, et le reste;
- d) Pensions applicables
 - (i) à la part de la société aux augmentations sous l'empire du plan de 1943 d'Air-Canada, et
 - (ii) à la part de la société aux augmentations nécessités par le transfert d'employés demeurant assujettis au plan de 1945 du National-Canadien;
- e) Les primes d'assurance relatives aux risques couverts par la caisse d'assurance et des syndicats de garantie de l'extérieur, et
- f) Des impôts généraux représentant surtout les frais du service fédéral d'assurance-chômage et l'acquiescement de taxes municipales.

Le coût de la formation complète du personnel et les éléments respectifs des frais de gestion et des frais généraux, applicables à l'exploitation du service transatlantique, s'inscrivent dans les recettes brutes et s'imputent au compte du "Service aérien transatlantique de l'Etat".

Les frais de gestion des chemins de fer Nationaux n'incluent aucune somme pour les services du président et des administrateurs de la Société Air-Canada, qui continuent à remplir bénévolement ces fonctions.

Le loyer des champs d'atterrissage, établi en général d'après le nombre des horaires de vol, est versé aux propriétaires et exploitants des divers aéroports utilisés au pays et à l'étranger par la Société. Les mêmes intéressés touchent un loyer pour l'utilisation des hangars, autres bâtiments et bureaux d'aérodromes, etc., lorsque la Société Air-Canada n'a pas construit de tels aménagements.

L'amortissement du matériel volant Lockheed est calculé d'après la durée estimative en années du fuselage, et la durée estimative en heures des moteurs, des hélices et des moyeux. L'amortissement des avions Douglas DC-3 et de tous les aménagements au sol est calculé d'après la durée estimative en années. Pour fixer les taux de dépréciation de l'entreprise, on tient compte de l'usure et on les modifie, de temps à autre, pour les adapter, autant que possible, aux données de l'expérience.

Nous avons reçu des chefs de service les certificats habituels sur l'entretien courant du matériel et les mises au rencart.

En regard d'un excédent de \$263,000 en 1945, le déficit de \$1,115,000 représente la rectification comptable ordinaire en matière de dividendes. Un élément important qui a contribué à ce résultat c'est la diminution du kilométrage-livres du courrier transporté, fondement de l'estimation des recettes d'ordre postal, depuis

le 1er avril 1946, en vertu des clauses révisées de la convention signée par Air-Canada pour le transport du courrier. Il en a été ainsi malgré l'accroissement de la distance parcourue avec du courrier à port payé.

Compte d'excédent

L'excédent accuse une diminution de \$1,270,000 par suite du déficit enregistré et des affectations au service des dividendes, en 1946.

Bilan

Vérification a été faite des comptes recevables et payables de toute catégorie, avec l'aide des sous-comptes et pièces de contrôle, des états des opérations au comptant et autres postérieures à la fin de l'exercice, des dossiers des services et de pièces justificatives, mais on n'a pas procédé à l'apurement en se mettant directement en communication avec les débiteurs et créanciers intéressés.

Un inventaire du matériel et des fournitures a été dressé au 26 octobre 1946 et, à cet égard, nous avons reçu des chefs de service des attestations à l'effet qu'ils ont déterminé les quantités par voie de comptage, pesage et mesurage, ou par une estimation modérée, quand cette vérification était irréalisable. Le matériel et les fournitures au 31 décembre 1946, tels qu'ils figurent au bilan du grand livre, sont évalués au prix de l'article livré, quand il s'agit de matériel neuf, ou d'après l'utilité estimative ou la valeur de vente estimative, dans le cas du matériel usagé utilisable, du matériel désuet et des débris, compte raisonnable tenu de l'état du matériel inventorié.

Le prorata des disponibilités par rapport aux exigibilités est de 0.8 à 1. Au point de vue du capital de roulement, les Lignes aériennes procèdent actuellement dans des conditions analogues à celles qui marquent les entreprises en régie particulière dont le financement s'opère uniquement avec le capital-actions et les espèces provenant d'opérations d'amortissement et d'excédents nets.

Les frais différés pour fins de recherches et d'études comprennent les frais du service des ingénieurs et d'autres services ainsi que ceux des travaux d'atelier, etc., qui avaient été ajournés, surtout en ce qui regarde la fabrication de l'avion DC-4 "North Star". La clause 15 de la convention conclue le 11 juin 1945 entre Sa Majesté et Air-Canada, à titre de représentant-exploitant du "Service aérien transatlantique de l'Etat", stipule, entre autres choses, que, chaque année où un excédent marquera l'exploitation du Service, le réseau aérien touchera la moitié du montant, qu'il devra affecter à une réserve destinée à couvrir les frais de recherches et d'études, de temps à autre, quant à l'aménagement de services internationaux nouveaux. Aucune mesure financière n'a encore été arrêtée, en ce qui regarde l'exécution de la clause contractuelle ci-dessus.

La caisse d'assurance est constituée de titres du Dominion, ainsi que de numéraire et de diverses disponibilités. La valeur marchande des titres, en fin d'année, dépassait leur valeur comptabiliaire d'achat. Nous pourrions mentionner de nouveau que les risques couverts par les assurances comprennent, entre autres choses, l'intégralité de la responsabilité relative aux accidents de personnes et aux dommages à la propriété d'autrui, en ce qui regarde les appareils bimoteurs. La caisse s'est accrue de \$405,000 au cours de l'année.

Nous comptabilisons les immobilisations-propiété et matériel d'après le prix coûtant en général. En 1946, les additions et améliorations, moins les retraits et les ventes, se sont montées à \$5,619,000. L'achat de 24 avions DC-3 a absorbé le gros des dépenses.

La dépréciation à date embrasse la période qui s'étend du début de l'entreprise (1937), à 1946. Le fonds de réserve s'est accru de \$1,596,000 au cours de l'année.

La réserve pour le compte de l'assurance, qui inclut la somme affectée aux dommages-intérêts encore à régler à la date de l'établissement du bilan, a augmenté de \$405,000 au cours de l'année.

La réserve d'inventaire est établie en prévision de la perte éventuelle sur le matériel excédentaire, d'après la durée estimative actuelle de l'avion Lockheed. Au cours de l'année, la réserve a diminué de \$95,000 par le fait d'inscriptions simultanées au compte de l'amortissement accumulé, par suite de la capitalisation des pièces de rechange.

Le montant du capital-actions versé a été augmenté de 2 millions de dollars, pour assurer le financement d'une partie du programme d'immobilisations en 1946.

L'excédent s'applique aux années 1940 à 1946 inclusivement.

Les principales exigibilités éventuelles de la Société visent tous les engagements relatifs à l'acquisition de matériel supplémentaire et de fournitures d'exploitation.

Il faut noter au sujet des régimes de pension:—

- (a) En vertu du régime cumulatif établi par Air-Canada en 1943, les contributions faites conjointement par la Compagnie et les employés en service sont placées par l'intermédiaire de la Caisse de retraite autonome, et les comptes ne figurent pas dans les écritures de la Société. L'actif de la Caisse autonome de retraite, au montant de \$1,463,000, comprend des titres du Dominion, ainsi que du numéraire et diverses disponibilités. La valeur marchande des titres, en fin d'année, dépassait la valeur comptable fondée sur le prix d'achat.
- (b) Les cotisations d'employés au travail versées en d'autres services, et qui ont choisi de rester assujétis au régime établi par le réseau national en 1935, sont placées par l'intermédiaire de la Caisse de retraite autonome prévue par ce Plan. La Compagnie est comptable de l'accroissement des fonds versés au National-Canadien, quant à cette catégorie d'employés.

Quand il s'agit de monnaies étrangères, le bilan indique les montants en fonds canadiens, d'après la valeur du change au pair.

La vérifications des comptes des Lignes aériennes pour l'année 1946 offre la même ampleur que celles des comptes du réseau national déjà exposée en ce rapport.

Les montants qui figurent au rapport sont au mille près.

M. JACKMAN: D'après votre expérience d'exploitant, monsieur Symington, faudrait-il réduire l'amortissement?

M. SYMINGTON: Non. Nous constatons que nous n'obtenons pas grand'chose pour les avions que nous vendons.

M. JACKMAN: Il s'agit du 32 p. 100 annuel?

M. SYMINGTON: *Non, non.* Cela vise les appareils usagés remis en état, et ainsi de suite.

M. JACKMAN: La durée des nouveaux avions est de cinq ans?

M. SYMINGTON: Oh! oui, six.

Le très hon. M. HOWE: La durée prévue par les Américains est de sept ans.

M. SYMINGTON: L'amortissement de ces avions North Star sera en fonction d'une durée de six ans. Il n'y aura pas de meilleur appareil pour les remplacer ou il ne se fabriquera pas de meilleur aéronef, avant l'ère des avions autopropulsés, et je doute de la venue de cette ère.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser sur le rapport du vérificateur?

M. JACKMAN: Nous pourrions demander au vérificateur de signaler au comité les passages du rapport qui appellent des éclaircissements. Je remarque qu'il a attribué la réduction de \$1,270,000 qu'accuse l'excédent au déficit enregistré et à la somme affectée au service des dividendes en 1946. S'il a des explications à fournir, il devrait le faire.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Matthews, tenez-vous à donner des précisions au sujet de la remarque de M. Jackman? M. Jackman, voudriez-vous reposer la question à M. Matthews?

M. JACKMAN: Oui. J'ai demandé à M. Matthews s'il voulait signaler au comité quelques points de son rapport. Je ne sais s'il devrait ou non commenter la chose, mais je viens de noter que l'excédent a diminué de \$1,270,000 à cause du déficit et du service des dividendes en 1946. Avez-vous quelque chose à nous signaler, monsieur Matthews?

M. MATTHEWS: Sur ce point?

M. JACKMAN: Ou sur le rapport en général?

M. MATTHEWS: Sur ce point en particulier, j'ai seulement à faire remarquer la nouvelle ligne de conduite inaugurée pendant l'année. Comme nous l'avons expliqué ce matin, avant 1946, l'intérêt s'imputait sur les frais d'exploitation, mais depuis le nouvel accord postal, la chose est devenue superflue et, par conséquent, la compagnie a décidé de déclarer un dividende en 1946.

En comparant le bilan de 1946 à celui de 1945, nous signalons que le déficit de \$1,115,000 enregistré en 1946 se compare à un excédent de \$263,000 en 1945, si nous éliminons l'intérêt cette année-là comme en 1946.

M. JACKMAN: Antérieurement, le tarif postal variait suivant les résultats, et l'inscription de 5 p. 100 au compte du capital était obligatoire?

M. MATTHEWS: Oui.

M. JACKMAN: Maintenant, la somme se transforme en dividende?

M. MATTHEWS: La loi primitive de 1937 sur les Lignes aériennes Trans-Canada contenait une disposition prévoyant l'inclusion de 5 p. 100 dans les frais d'exploitation, à titre d'intérêts, dans la détermination des résultats. Le nouvel accord postal qui établit un tarif uniforme fondé sur le kilométrage-livres rend la chose superflue, va sans dire.

M. JACKMAN: Avez-vous quelque chose à nous signaler ou des commentaires à faire sur la caisse d'assurance, ou quelque autre point?

M. MATTHEWS: En ce qui regarde les frais différés pour fins de recherches ou d'études, il nous semble opportun de faire remarquer que les résultats de l'exploitation du service aérien transatlantique restent encore à déterminer, sous le régime de l'accord de 1945, et il y aura peut-être une rectification à faire, en cas de bénéfice, mais, comme le ministre le faisait remarquer ce matin, tout dépendra des résultats que nous ignorons encore. Il faudra peut-être modifier la somme consacrée aux recherches et études, si bénéfique il y a.

M. JACKMAN: Ce sera une modification de l'affectation?

M. MATTHEWS: Précisément. Le seul autre point important, selon nous, c'est la couverture, à même la caisse, de l'intégralité des risques, en ce qui regarde les appareils bimoteurs. Nous ignorons, cela va de soi, la tournure prise dernièrement par la situation, mais pour ce qui est des envolées au-dessus d'agglomérations denses comme New-York, par exemple, — nous n'exprimons pas d'avis à ce sujet, — le comité doit comprendre que la caisse d'assurance couvre l'intégralité du risque qui s'attache à l'emploi de tous les appareils bimoteur, y compris les nouveaux DC-3. Relativement aux avions quadrimoteur, la compagnie a adopté pour ligne de conduite de les faire assurer auprès de syndicats de l'extérieur, en ce qui regarde toutes les pertes individuelles dépassant trois quarts de millions de dollars pour chaque accident, jusqu'au maximum de 5 millions. Nous ne dirons pas que la Société devrait couvrir de même les risques que comporte l'emploi des appareils bimoteur. Nous voulons simplement signaler que la caisse d'assurance couvre le risque pour les avions bimoteur. A juger par mes entretiens avec M. Symington, il croit la compagnie en état de supporter le fardeau.

M. JACKMAN: La compagnie couvre elle-même les risques quant aux appareils bimoteur?

M. MATTHEWS: Oui.

M. JACKMAN: Et les avions quadrimoteur?

M. MATTHEW: Pour un montant supérieur à trois quarts de million.

M. JACKMAN: Pour un accident unique. Vous détenez une police qui couvre ce risque?

M. MATTHEWS : Oui.

M. SYMINGTON : Telle est la décision qu'ont prise les administrateurs.

M. JACKMAN : Une police de 5 millions de dollars au maximum?

M. SYMINGTON : De 5 millions de dollars.

M. SYMINGTON : De 5 millions de dollars. Nous couvrons le premier risque. Les administrateurs ont étudié la question qui est entièrement de leur ressort. Comme vous le savez, nous avons constitué une caisse de \$1,540,000, ce qui n'est pas une bagatelle, et nous pouvons faire face à nos obligations, du moins, nous l'espérons.

Le PRÉSIDENT : Est-ce tout, messieurs? Quelqu'un veut-il proposer l'adoption rapport du vérificateur?

M. SYMINGTON : Avec votre permission, monsieur le président, je dirai, avant la levée de la séance, que c'est la dernière fois que je me présente devant vous en ma qualité présente. Ce qu'il faut à la compagnie, c'est un nouveau président. Je vous remercie de votre constante courtoisie, et permettez-moi de vous dire — et j'espère que, par votre intermédiaire, ma voix atteindra le Parlement, — que la Société Air-Canada est une belle réalisation. Elle a été d'une grande utilité au pays. A une époque très difficile, elle a aménagé un service aérien reconnu comme l'un des meilleurs dans le monde entier. Elle a contribué à faire du Canada et de Montréal le centre aérien de l'univers. Son apport a contribué à la création de l'aéronautique au Canada. C'est une entreprise fort difficile et le Canada offre des embarras au point de vue aérien. Elle connaîtra de bonnes et de mauvaises années. Elle comprend un personnel de jeunes gens que leur métier intéresse profondément. C'est une organisation tout à fait unique. Ne la détruisez pas; ne lui ménagez pas les soins, elle le mérite.

Le très hon. M. HOWE : Monsieur le président, étant donné les remarques de M. Symington, je lui rendrai hommage, au nom du Gouvernement, au sujet de son rôle dans l'établissement du service. Il a pris la direction de la Société dès le début et l'a exercée dans la période la plus difficile de son existence. Il a rempli avec succès ses fonctions dans sa période de grande expansion. Il s'est dévoué tout à fait bénévolement pour Air-Canada. Il n'a pas touché un sou de rémunération de l'Etat ou de la compagnie. Parmi les exploitants de services aériens de l'univers il passe pour sans égal. Nous lui sommes redevables en bonne partie de ce que l'association d'exploitants — appelée l'International Civil Air Organization — ait son centre à Montréal. Il en a été le premier président.

Le comité se joindra au Gouvernement pour lui présenter ses sincères remerciements pour les services qu'il a rendus à Air-Canada. Il est heureux qu'il ne parte pas immédiatement, du moins, je l'espère. Mais lui et moi avons reconnu l'opportunité de confier cette charge à d'autres. Comme vous le savez, il s'occupe de beaucoup de choses, à part Air-Canada. Je ne puis qu'exprimer l'espoir qu'après son départ, nous puissions trouver un président aussi dévoué que M. Symington l'a été dans les années où il a rempli ces fonctions.

M. JACKMAN : En appuyant la résolution du ministre, permettez-moi de dire que les L.A.T. regretteront la main qui les a dirigées, et nous comprenons que M. Symington démissionne uniquement parce qu'il ne lui est plus possible d'exercer la présidence. Au nom de tous ceux qui lui ont posé tant de questions, j'exprime notre appréciation des services rendus à la compagnie.

M. NICHOLSON : Monsieur le président, pour qu'il y ait unanimité, j'ajoute mon éloge à M. Symington pour la direction transcendante qu'il a accordée à ce domaine très important de transport. Air-Canada se considérera toujours comme l'"enfant" de M. Symington, et nous comprendrons dans l'avenir quelle bonne fortune ce fut pour la compagnie, qui s'est développée sous sa direction.

M. POULIOT : Monsieur le président, je tiens à dire à M. Symington que nous apprécions tous l'excellente besogne qu'il a accomplie pour le progrès d'Air-Canada. Mais il faut rendre hommage à qui de droit. Un grand mérite revient au commandant Edwards, aux fonctionnaires du ministère des Transports et, particulièrement, au très hon. M. Howe, d'abord, parce qu'il a eu la prévoyance d'entreprendre pareil service et, ensuite, parce qu'il a choisi un homme aussi capable que M. Symington pour le diriger. On peut dire à juste titre de M. Howe et de M. Symington, que ce sont de vrais bâtisseurs de pays, et je rangerais dans la même catégorie les membres de leur personnel qui les ont si habilement aidés à créer ce grand réseau. Je ne vois rien qui ait plus contribué à l'expansion essentielle du Canada au point de vue national que les progrès en aviation. Jusqu'ici nous étions un pays isolé en tous sens par de vastes océans, sauf au sud, bien entendu, du côté des États-Unis, et maintenant Air-Canada relie le pays au reste du monde. Au début, certains d'entre nous croyaient guère au succès de l'entreprise, mais je suis heureux de dire que nous nous enorgueillissons maintenant de cette splendide réalisation. Je me réjouis certes de voir des représentants de tous les partis politiques, s'unir dans un esprit aussi amical pour rendre un hommage bien mérité à M. Howe, à M. Symington, au personnel d'Air-Canada, ainsi qu'aux employés de la division du transport du ministère.

Le PRÉSIDENT : Monsieur Symington, tous les membres du comité regretteront votre démission comme président, et ils ont exprimé aujourd'hui de tout cœur ce sentiment. Ils apprécient peut-être plus qu'ils ne sauraient l'explimer ce qu'Air-Canada vous doit. En leur nom, je vous exprime notre profonde reconnaissance, et l'espoir que vous obtiendrez autant de succès dans la nouvelle carrière de votre choix qu'au service de la compagnie.

Le comité s'ajourne à 5 h. 45 de l'après-midi, pour se réunir de nouveau quand le président le convoquera.

APPENDICE "S"

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1946

PASSIF				ACTIF	
EXIGIBILITÉS :				DISPONIBILITÉS :	
Comptes vérifiés à payer.....	\$ 1,509,826.60			Espèces	\$ 674,454.88
Comptes courus à payer.....	2,352,435.21			Avances à la caisse d'exploitation.....	26,456.76
Reliquats à payer, trafic	51,701.92			Dépôts spéciaux	1,647.55
Dépôts sur billets retenus.....	652,375.00			Comptes à recevoir.....	1,528,760.35
Traitements et salaires.....	325,798.51			Reliquats à recevoir, trafic	369,174.78
Divers	565,349.70	\$ 5,457,486.94		Reliquats à recevoir des agents.....	73,685.54
				Matériel et fournitures.....	1,551,403.21
				Divers	140,041.54
					\$ 4,365,624.61
RÉSERVES :				FRAIS DIFFÉRÉS :	
Assurance	\$ 1,514,273.38			Frais acquittés d'avance	\$ 18,089.21
Inventaire	100,000.00	1,614,273.38		Primes d'assurance de groupe acquittées d'avance	13,961.69
				Frais de recherches et d'études.....	413,067.43
				Divers	58,409.42
					503,527.75
CAPITAL SOCIAL :				CAISSE D'ASSURANCE.....	
Actions ordinaires autorisées—					1,514,273.38
Valeur au pair \$25,000,000				PLACEMENT DANS DES FILIALES.....	6,287.00
Actions ordinaires souscrites—				IMMOBILISATIONS :	
Valeur au pair.....	\$ 8,000,000.00			Propriétés et matériel	\$12,981,186.01
Moins souscriptions non appelées à actions ordinaires	1,400,000.00	6,600,000.00		Moins dépréciation à date.....	5,444,077.20
					7,537,108.81
EXCÉDENT		255,061.23			\$13,926,821.55
		\$13,926,821.55			

Le contrôleur,
T. H. COOPER.

CERTIFICAT DES VÉRIFICATEURS

Nous avons examiné les livres et dossiers des Lignes aériennes Trans-Canada, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1946, et sous réserve de notre rapport au Parlement, nous certifions qu'à notre avis le bilan ci-dessus est correctement établi, de manière à présenter fidèlement et exactement la situation de la société au 31 décembre 1946, et que les comptes des recettes et de l'excédent relatifs à ce bilan, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1946, sont dressés correctement.

Le 15 mars 1947.

GEORGE A. TOUCHE & Co.,
Comptables agréés.

APPENDICE "B"

COMPTE DES RECETTES

RECETTES D'EXPLOITATION :

	1946	1945
Voyageurs	\$ 8,065,477.04	\$ 5,462,939.77
Courrier	3,780,508.72	4,250,939.06
Messageries	305,238.69	307,386.62
Bagages en surpoids	72,946.77	53,790.04
Services imprévus—Net	586,633.88	437,532.49
Total.....	\$12,810,805.10	\$10,512,587.98

FRAIS D'EXPLOITATION :

Exploitation des avions.....	\$ 3,500,618.71	\$ 2,589,201.53
Entretien des avions.....	1,445,757.05	1,459,572.02
Dépréciation des avions.....	1,388,635.49	785,660.34
Exploitation des aménagements terrestres.....	3,638,415.45	2,851,379.15
	215,906.47	212,139.38
Dépréciation des aménagements terrestres.....	125,776.33	118,995.41
Entretien indirect	843,058.45	553,032.04
Service des voyageurs.....	954,570.75	620,105.89
Trafic et ventes.....	921,238.31	511,576.29
Publicité	220,758.29	64,197.83
Frais généraux et de gestion.....	689,203.79	484,411.70
	\$13,943,939.09	\$10,250,271.58
Produit d'intérêts	8,899.87	29,620.64
Revenus divers—Net	8,978.21	29,164.55
	—	230,000.00
Total.....	\$13,926,061.01	\$10,479,815.49
<i>Déficit 1946—Excédent 1945.....</i>	<i>\$ 1,115,255.91</i>	<i>\$ 32,772.49</i>

COMPTE D'EXCÉDENT

au 31 décembre 1946

Solde au 1er janvier 1946.....		\$ 1,524,685.62
Déficit—Perte nette d'exploitation en 1946.....	\$ 1,115,255.91	
Affectation de l'excédent aux dividendes.....	154,368.48	
Solde au 31 décembre 1946.....	255,061.23	
	\$ 1,524,685.62	\$ 1,524,685.62

DONNÉES STATISTIQUES

	1946	1945
Parcours des lignes exploitées (milles).....	6,511	5,299
Envolées payantes (milles).....	14,162,377	10,506,075
Envolées non-payantes (milles).....	1,702,293	1,040,152
Voyageurs payants.....	305,442	183,121
Moyenne de parcours par voyageurs (milles).....	510	579
Pourcentage des places occupées.....	76	84
Courrier transporté (tonnes-milles).....	1,210,716	1,571,180
Messageries (tonnes-milles)	380,557	400,577
Bagage en surpoids (tonnes-milles).....	132,935	100,110

APPENDICE "C"

Exploitation des avions

	1946	1945
601 Traitements et salaires.....	\$ 1,277,739.42	\$ 898,064.16
602 Fournitures et frais.....	189,369.03	133,959.90
603 Essence à moteur d'aviation.....	1,669,901.90	1,303,157.34
604 Lubrifiants pour moteur d'aviation.....	64,643.02	47,905.10
605 Douane et immigration.....	39,872.99	15,995.16
606 Assurance sur avions.....	191,871.73	147,292.64
607 Assurance (accidents et indemnités).....	30,884.59	22,705.57
608 Autres frais	36,336.03	20,121.66
	<hr/>	<hr/>
	\$ 3,500,618.71	\$ 2,589,201.53

Entretien des avions

611 Réparations aux avions.....	\$ 762,930.77	\$ 708,941.02
612 Réparations aux hélices d'avion.....	18,480.59	30,866.34
613 Réparations aux instruments de navigation.....	58,163.66	58,292.99
614 Réparations aux moteurs d'aviation.....	520,253.73	597,935.15
615 Réparations aux accessoires de communications aériennes	60,835.02	42,519.55
616 Réparations diverses	25,093.28	21,016.97
	<hr/>	<hr/>
	\$ 1,445,757.05	\$ 1,459,572.02

Dépréciation des avions

621 Dépréciation des avions.....	\$ 856,986.76	\$ 449,651.14
622 Dépréciation des moteurs d'aviation.....	326,014.30	276,295.22
623 Dépréciation des hélices d'avion.....	85,116.05	36,931.70
624 Dépréciation des accessoires de communications aériennes	44,911.24	22,782.28
626 Dépréciation des pièces de rechange.....	75,607.14	—
	<hr/>	<hr/>
	\$ 1,388,635.49	\$ 785,660.34

Exploitation au sol

631 Traitements et salaires—Direction.....	\$ 392,819.16	\$ 289,523.27
632 Traitements et salaires—Contrôle des envolées..	113,258.50	81,888.72
632 Traitements et salaires—Communications.....	301,590.43	279,152.24
634 Traitements et salaires—Gérants de stations.....	133,897.66	106,332.66
	233,019.53	151,179.67
635 Traitements et salaires—Bureau de location.....	168,026.04	143,009.91
636 Traitements et salaires—Employés de service....	1,079,448.14	849,513.21
637 Frais de déplacement et imprévus.....	184,916.15	107,013.45
638 Fournitures et dépenses de bureau.....	115,403.93	92,141.39
639 Téléphone, télégraphe et télétype.....	260,916.86	219,635.88
640 Eclairage, chauffage, courant et eau.....		
641 Location de champs d'atterrissage, d'immeubles et de bureaux.....	81,736.34	67,986.91
	191,545.38	132,126.87
642 Utilisation d'automobiles.....		
643 Assurance sur immeubles et aménagements terrestres	37,848.80	27,861.74
	8,915.02	7,906.06
644 Assurance (accidents et indemnités).....	7,281.60	15,907.66
645 Fournitures et frais des services.....	80,490.61	68,891.10
646 Autres frais	134,082.97	95,709.51
647 Frais de messageries.....	113,218.33	115,598.90
	<hr/>	<hr/>
	\$ 3,638,415.45	\$ 2,851,379.15

Entretien des installations au sol

651 Réparations au matériel de communications.....	\$ 30,021.29	\$ 51,879.44
652 Réparations au matériel d'ateliers et de hangars..	48,902.40	43,607.61
653 Réparations aux véhicules à moteur.....	41,633.83	32,466.48
654 Réparations aux immeubles et améliorations	72,162.59	67,998.53
655 Diverses réparations aux installations au sol.....	23,186.36	16,187.32
	<hr/>	<hr/>
	\$ 215,906.47	\$ 212,139.38

APPENDICE "D"

Dépréciation des installations au sol

	1946	1945
658 Dépréciation des installations au sol.....	\$ 125,776.33	\$ 118,995.41

Entretien indirect

661 Traitements et salaires—Direction.....	\$ 299,799.13	\$ 224,040.77
662 Frais de déplacement et frais imprévus.....	35,308.81	5,042.45
663 Fournitures et dépenses de bureau.....	31,449.90	11,577.04
664 Eclairage, chauffage, courant et eau.....	32,921.65	27,824.13
665 Location d'immeubles et bureaux.....	2,365.02	1,380.00
666 Fournitures et dépenses d'atelier.....	224,509.96	180,735.34
667 Frais d'approvisionnements.....	163,117.32	111,794.82
668 Règlement d'inventaire.....	39,501.99	29,776.71
669 Assurance sur les immeubles, le matériel et les aménagements terrestres.....	5,437.16	4,916.62
670 Assurance (accidents et indemnités).....	6,503.44	12,195.30
671 Autres frais.....	2,144.07	3,302.28
	<u>\$ 843,058.45</u>	<u>\$ 553,032.04</u>

Service des voyageurs

861 Traitements et salaires—Direction.....	\$ 29,641.44	\$ 21,000.44
882 Traitements et salaires—Hôtesse.....	207,107.51	145,229.21
683 Frais de déplacement et frais imprévus.....	80,989.30	60,513.63
684 Fournitures et dépenses de bureau.....	628.94	512.70
685 Voyageurs—commissariat.....	365,029.87	199,224.18
686 Voyageurs—Fournitures et frais.....	60,694.27	36,100.29
687 Voyageurs—Frais d'envolées interrompues.....	52,783.53	53,710.78
688 Assurance (accidents et indemnités).....	166,875.89	103,814.66
	<u>\$ 954,570.75</u>	<u>\$ 620,105.89</u>

Trafic et ventes

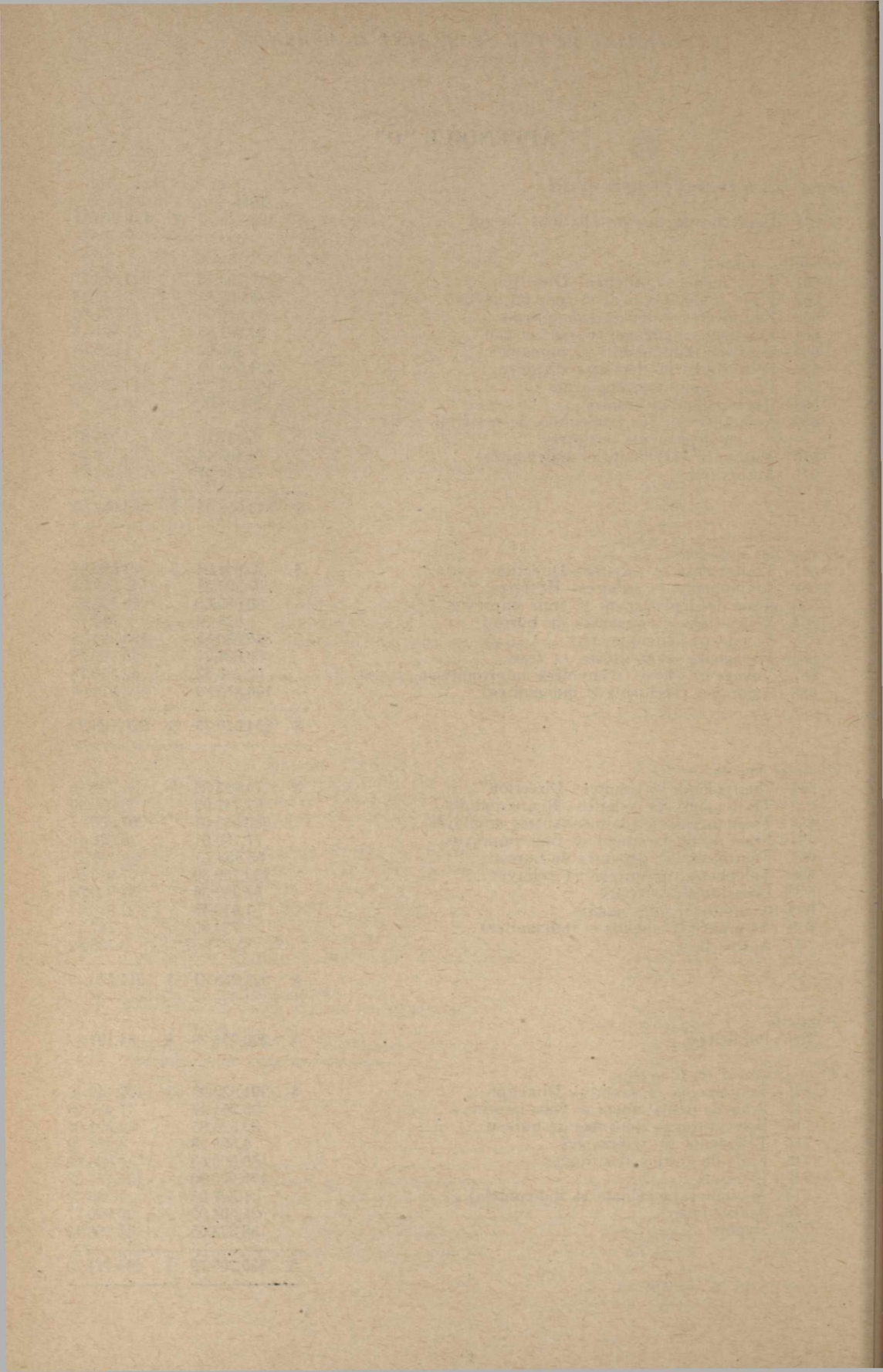
691 Traitements et salaires—Direction.....	\$ 74,962.53	\$ 31,798.46
692 Traitements et salaires—Représentants.....	87,742.52	65,053.46
693 Traitements et salaires—Autres employés.....	392,504.01	207,350.61
694 Frais de déplacement et frais imprévus.....	77,799.01	26,070.10
695 Fournitures et dépenses de bureau.....	63,858.73	33,598.35
696 Téléphone, télégraphe et télétype.....	102,759.30	77,915.67
697 Location de bureaux.....	64,452.36	37,922.00
698 Commissions des agents.....	51,053.48	27,376.64
699 Assurance (accidents et indemnités).....	734.80	787.18
700 Autres frais.....	5,371.57	3,703.82
	<u>\$ 921,238.31</u>	<u>\$ 511,576.29</u>

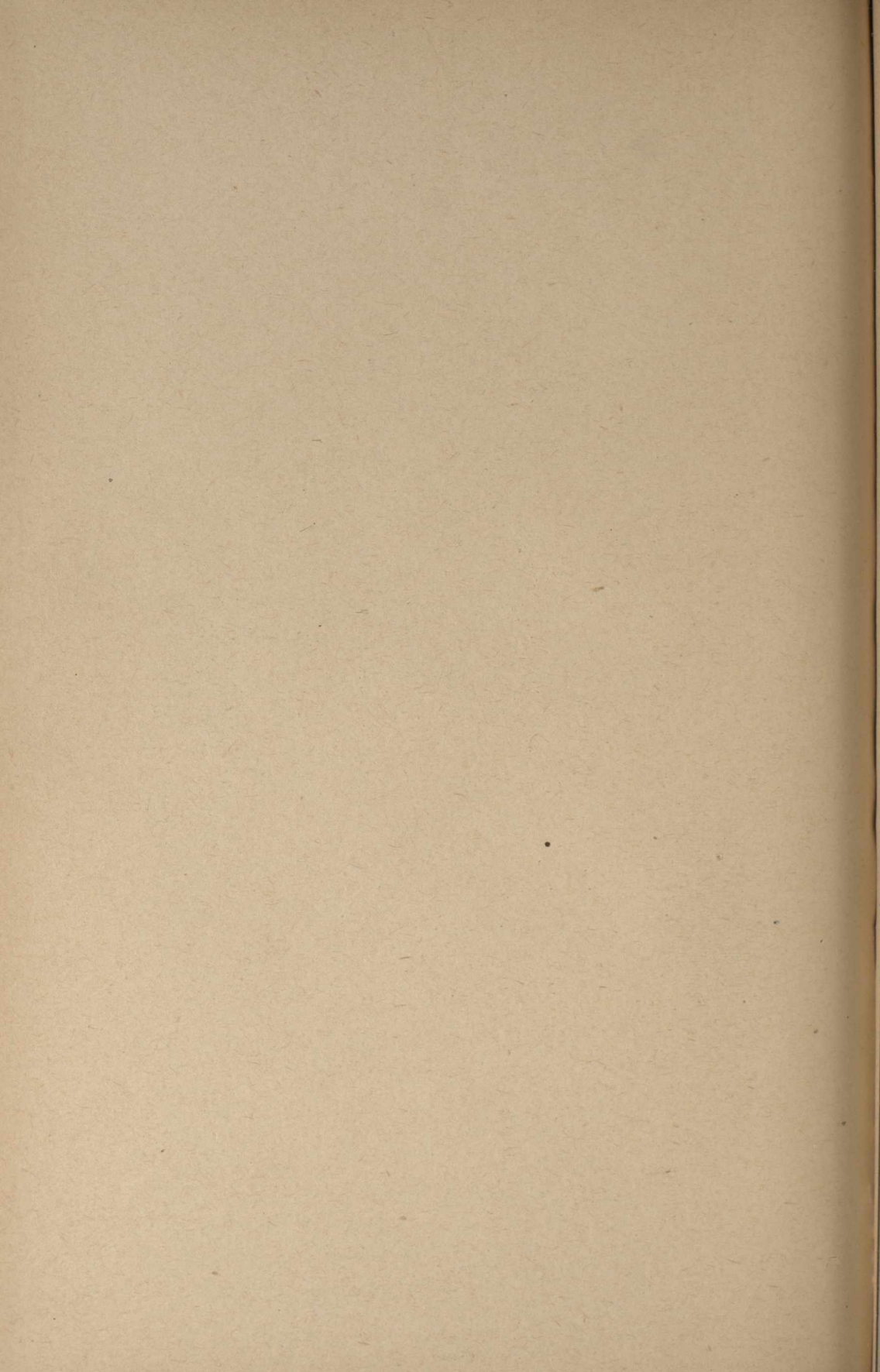
Publicité

706 Publicité.....	\$ 220,758.29	\$ 64,197.83
--------------------	---------------	--------------

Frais généraux et de gestion

711 Traitements et salaires—Direction.....	\$ 291,622.99	\$ 197,142.40
712 Frais de déplacement et frais imprévus.....	25,364.47	17,427.28
713 Fournitures et dépenses de bureau.....	32,526.95	22,301.09
714 Téléphone et télégraphe.....	4,595.28	4,429.40
716 Frais de gestion des filiales.....	50,000.00	50,000.00
717 Pensions.....	199,920.00	125,781.92
718 Assurance (accidents et indemnités).....	1,347.05	1,033.42
719 Autres frais.....	25,504.00	20,999.77
720 Impôts.....	58,323.05	45,296.42
	<u>\$ 689,203.79</u>	<u>\$ 484,411.70</u>





SESSION DE 1947
CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ SESSIONNEL
DES
**CHEMINS DE FER ET DE LA MARINE
MARCHANDE**

que l'État possède, exploite et contrôle

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 5

SÉANCE DU LUNDI, 7 JUILLET 1947

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Pl.,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1947

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mardi, 8 juillet 1947.

Le Comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande de l'État présente le

TROISIÈME RAPPORT

suivant

Votre Comité avait été saisi des questions suivantes:

- a) Rapport annuel des Chemins de fer nationaux pour l'année terminée le 31 décembre 1946.
- b) Rapport annuel des Canadian National (West Indies) Steamships, Limited, pour l'année terminée le 31 décembre 1945.
- c) Rapport annuel du Trust des titres des Chemins de fer nationaux du Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1946.
- d) Rapport annuel des Lignes aériennes trans-Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1946.
- e) Rapport au Parlement de la maison George A. Touche and Company, vérificateurs, pour l'année terminée le 31 décembre 1946.
- f) Budget financier des Chemins de fer nationaux du Canada et de la Canadian (West Indies) Steamships, Limited, pour l'année 1947.

Votre Comité a tenu neuf séances au cours desquelles il a examiné séparément lesdits rapports et les a adoptés à l'unanimité.

Le rapport des chemins de fer indique un déficit net d'exploitation de \$8,961,570.49. Le trafic a continué à être considérable, mais à cause de l'accroissement continu des frais amené par le relèvement des salaires et la majoration du prix du matériel, le réseau n'a pu gagner l'intégralité de la somme requise pour le service des intérêts. Les recettes nettes, applicables au service de l'intérêt, s'élevaient à \$35,700,000, tandis que les intérêts dus aux obligataires et à l'État atteignaient \$44,600,000. Le budget financier du réseau pour l'année civile 1947 prévoit un déficit d'exploitation de 31 millions de dollars et des exigences de \$46,723,000 au compte du capital y compris \$41,500,000 pour l'acquisition de nouveau matériel. Le budget a été approuvé.

Le rapport des West Indies Steamships accuse un nouvel excédent d'exploitation de \$1,302,051.63. Il en ressort aussi qu'après l'exécution de mesures arrêtées, la compagnie possèdera dix navires d'une jauge globale réelle de 56,075 tonneaux: soit deux navires "Lady" remis en état, trois nouveaux cargos à moteur Diesel et cinq vaisseaux modernes de la catégorie "Park". Le budget financier pour 1947 prévoit un excédent net d'exploitation de \$720,000 et des immobilisations nettes de \$3,589,900. Le financement du budget des immobilisations s'opérera à même la caisse des remplacements de navires de la Compagnie. Le budget a été approuvé.

Les Lignes aériennes trans-Canada accusent un déficit de \$1,115,256 à la suite des opérations de 1946. M. Symington, le président, a fait un long exposé des embarras que la Compagnie a éprouvés l'an dernier. Les frais ont augmenté, les exigences étaient considérables quant à la formation du personnel et aux

études, les parcours et les services ont pris de l'extension et l'on a adopté de nouveaux genres d'avions. Le président a aussi annoncé sa retraite prochaine, nouvelle accueillie avec regret par votre Comité.

Les travaux de votre Comité ont été grandement facilités par les explications et renseignements fournis par M. R. C. Vaughan, C.M.G., président du conseil d'administration et des Chemins de fer nationaux du Canada, et de M. H. J. Symington, C.R., C.M.G., président des Lignes aériennes trans-Canada, ainsi que de leurs fonctionnaires qui ont déposé, et votre Comité les en remercie.

Nous y joignons copie du procès-verbal et des témoignages recueillis devant votre Comité.

Tous ces documents sont respectueusement présentés.

Le président,

S. M. CLARK.

PROCÈS-VERBAL

Chambres des communes,

le lundi, 7 juillet 1947.

Le Comité parlementaire des chemins de fer et de la marine marchande de l'État se réunit à 10 heures 30 du matin, sous la présidence de M. S. M. Clark.

Présent: MM. Clark, Emmerson, Harekness, Hazen, Jackman, McCulloch (*Pictou*), McLure, Reid et Warren.—9.

À la demande de M. Nicholson, le président dépose un état sur l'exploitation des hôtelleries.

Le Comité décide d'insérer ce document aux Procès-verbaux et Témoignages. Étude est faite de l'avant-projet du troisième rapport.

Sur la motion de M. Reid, le Comité décide d'adopter le troisième rapport ainsi rédigé.

Le Comité charge le président de présenter ledit troisième rapport à la Chambres des communes.

Le président promet de présenter le rapport vers le 8 juillet prochain.

Le Comité s'ajourne *sine die*.

Le secrétaire suppléant du Comité,

T. L. McEVOY.

COMPTABILITÉ DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

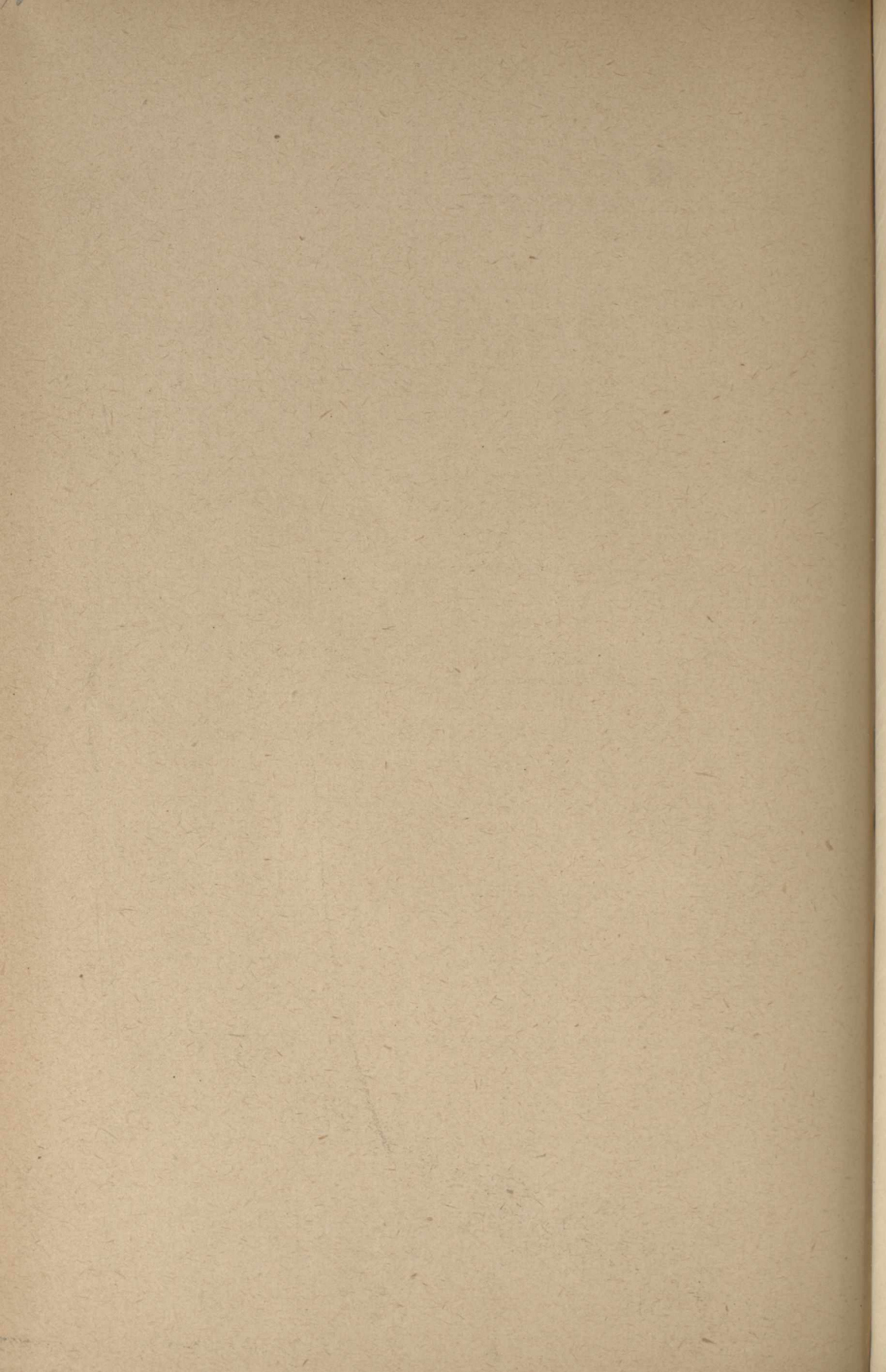
HOTELLERIES

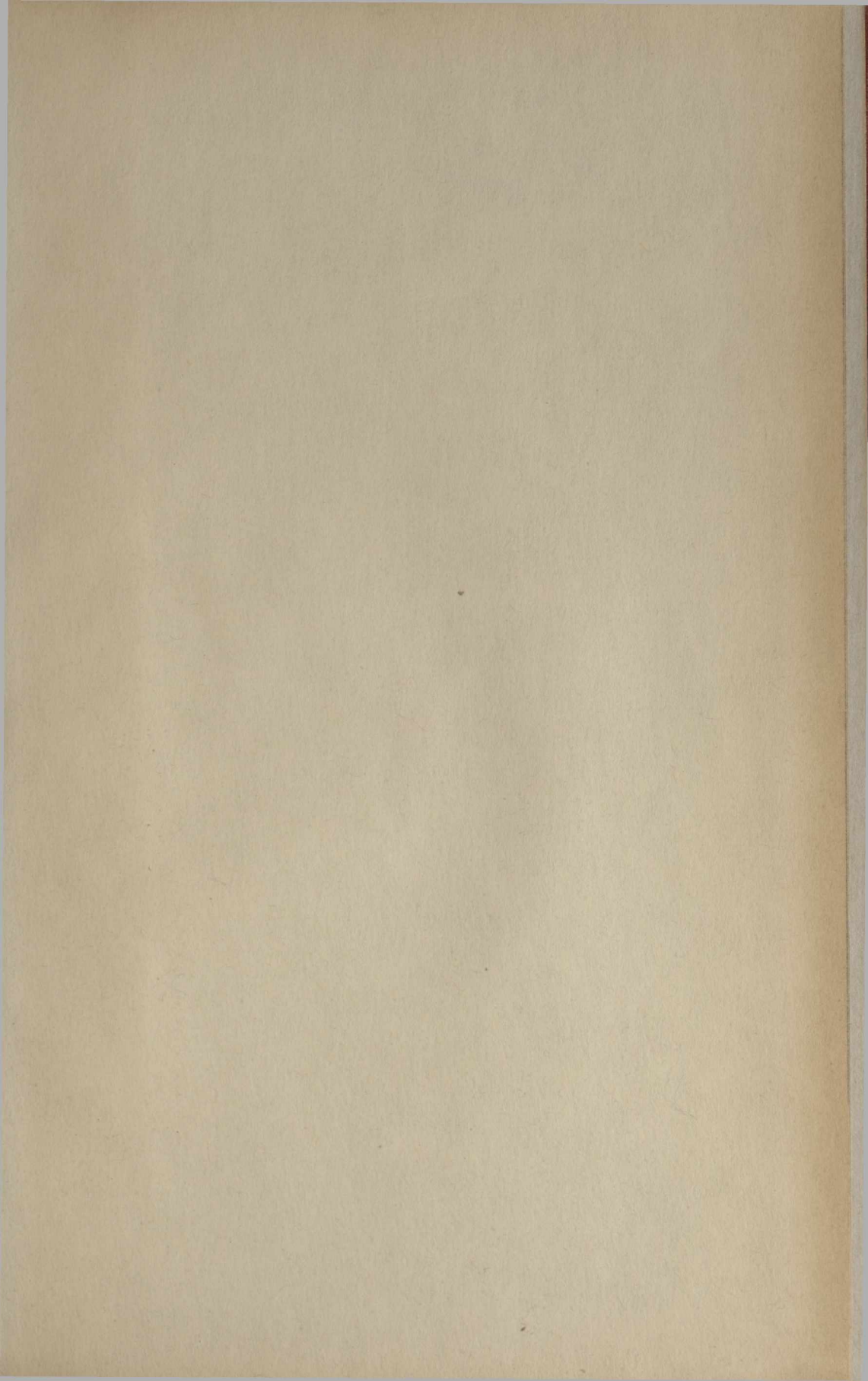
Montréal, 15 mai 1947.

Revenu ou déficit net, après déduction des frais et impôts

	Frais d'im- mobilisation 31 déc. 1937	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	Frais d'im- mobilisation 31 déc. 1946
Château Laurier... \$	8,669,832.66	171,684.97	168,293.51	227,956.63	395,119.92	405,744.00	379,432.39	453,587.68	515,515.15	557,672.41	383,036.48	8,981,702.31
Chambres occupées..... %		34.5	29.9	50.1	80.8	74.5	77.2	79.1	81.4	83.6	84.0	
Prince Arthur..... \$	1,185,504.98	24,858.64	19,402.10	9,627.79	2,442.84	20,232.68	4,971.81	17,506.11	36,367.14	46,408.30	47,819.30	1,194,455.98
Chambres occupées..... %		62.0	51.0	41.0	64.0	48.0	52.0	59.0	69.0	78.3	84.6	
Minaki Lodge..... \$	1,089,834.37	817.17	1,890.73	4,562.86	5,584.05	7,388.98	21,887.31	Fermée	Fermée	Fermée	20,286.00	1,105,188.44
Chambres occupées..... %		63.2	62.5	62.0	37.2	70.2	77.0				82.5	
Fort Garry..... \$	2,904,267.50	<i>16,520.02</i>	<i>18,413.50</i>	<i>15,324.02</i>	<i>31,105.46</i>	8,302.39	25,331.33	82,116.60	132,613.57	163,862.80	111,128.04	2,941,914.68
Chambres occupées..... %		47.2	48.9	40.8	50.7	62.6	60.4	71.0	80.3	89.7	89.5	
Prince-Edward..... \$	522,604.94	<i>19,769.20</i>	<i>8,021.21</i>	<i>4,418.07</i>	2,340.13	<i>4,082.94</i>	4,689.45	24,114.67	23,458.20	26,503.00	6,878.48	538,045.17
Chambres occupées..... %		36.2	34.5	38.0	66.2	58.1	61.0	72.0	73.0	77.0	76.0	
Macdonald..... \$	2,264,903.34	31,601.51	26,338.25	9,204.16	<i>347.06</i>	3,825.65	77,713.86	178,625.76	147,239.27	132,381.90	101,892.01	2,298,720.95
Chambres occupées..... %		38.8	42.9	44.5	76.5	67.6	86.8	93.0	91.7	92.1	93.1	
Jasper Park Lodge. \$	2,627,070.05	26,214.17	49,467.21	57,130.29	41,123.49	50,090.86	<i>64,544.80</i>	Fermée	Fermée	Fermée	114,085.63	2,749,591.46
Chambres occupées..... %		44.9	49.3	50.7	56.4	62.9	44.5				82.3	
Bessborough..... \$	3,567,584.06	<i>19,546.95</i>	<i>24,066.59</i>	<i>18,960.64</i>	13,312.77	<i>9,750.70</i>	2.17	56,758.22	114,309.94	131,643.07	145,303.07	3,566,080.71
Chambres occupées..... %		15.7	20.1	23.7	40.3	33.9	42.3	54.2	63.3	71.3	79.0	
Pictou Lodge..... \$	199,456.21	<i>40.17</i>	331.02	838.32	<i>6,507.62</i>	170.69	<i>2,917.80</i>	Fermée	Fermée	Fermée	1,956.89	215,577.87
Chambres occupées..... %		41.1	40.0	30.9	47.0	67.3	48.5				70.3	
Nova Scotian..... \$	2,447,745.50	7,493.49	14,549.59	34,461.56	84,859.14	108,786.49	128,245.14	229,567.08	223,327.58	222,448.90	139,946.71	2,491,443.83
Chambres occupées..... %		44.1	46.5	75.8	89.1	94.7	95.9	94.7	94.0	94.5	87.3	
Charlottetown..... \$	856,708.74	<i>6,643.18</i>	<i>3,367.36</i>	<i>2,708.29</i>	<i>4,636.14</i>	792.61	<i>5,087.44</i>	19,381.74	23,184.44	32,343.95	29,750.02	863,682.74
Chambres occupées..... %		13.0	16.0	16.0	28.0	28.0	31.0	41.0	45.0	50.0	60.0	
Total..... \$	26,335,514.35	200,150.43	226,013.75	302,363.59	502,186.07	591,500.71	569,723.42	1,061,457.86	1,216,015.29	1,313,264.33	1,102,082.63	26,946,404.14

Déficits en italiques.





Relié par
Harpell's Press Co-operative
Gardenvale

